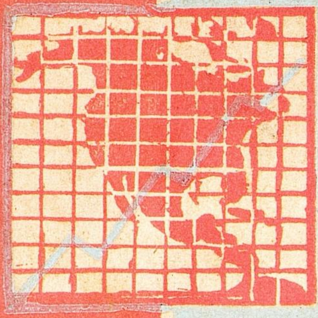
ஹெரால்ட் அண்டர்வுட் ஃபால்க்னர்



அமெரிக்கப் பொருளாதார வரலாறு

இரண்டாம் பாகம்

பு. வி. சீனிவாசன்

தமிழ் வெளியீட்டுக் கழகம்
தமிழ்நாடு - அரசாங்கம

தமிழ் வெளியீட்டுக் கழக வரிசை எண்—116

அமெரிக்கப் பொருளாதார வரலாறு—II

(AMERICAN ECONOMIC HISTORY—II)

ஆசிரியர்

ஹெரால்ட் அண்டர்வுட் ஃபால்க்னர்,

வரலாற்றுத் துறையின் முன்னாள் பேராசிரியர்,

ஸ்மித் கல்லூரி.

தமிழாக்கம்

பு. வி. சீனிவாசன்,

முதல்வர், முத்துரங்கம் அரசினர் கலைக் கல்லூரி,

வேலூர்.

தமிழ் வெளியீட்டுக் கழகம்

தமிழ்நாடு - அரசாங்கம்

First Edition—March 1966.

B.T.P. No. 116

American Economic History—II

HAROLD UNDERWOOD FAULKNER

Translation

P. V. SRINIVASAN

Price Rs. 6-00

Printed by
THE UNITED PRINTERS,
MADRAS.

அணிந்துரை

(திரு எம். பக்தவத்ஸலம், தமிழக முதலமைச்சர்)

தமிழைக் கல்லூரிக் கல்வி மொழியாக ஆக்கி ஆறு ஆண்டுகள் ஆகிவிட்டன. குறிப்பிட்ட சில கல்லூரிகளில் பி.ஏ., வகுப்பு மாணவர்கள் தங்கள் பாடங்கள் அனைத்தையும் தமிழிலேயே கற்று வருகின்றனர். தொடக்கத்தில் இருந்த இடர்ப்பாடுகள் மெல்லமெல்ல மறைந்துவருகின்றன. நாடு முழுதும் பரந்துள்ள மாணவர்களின் ஆர்வம், 'தமிழிலேயே கற்பிப்போம்' என முன்வந்துள்ள கல்வி ஆசிரியர்களின் ஊக்கம், பிற பல துறைகளிலும் தொண்டு செய்வோர் இதற்கெனத் தந்த உழைப்பு, தங்கள் சிறப்புத் துறைகளில் நூல்கள் எழுதித் தர முன்வந்த நூலாசிரியர்கள் தொண்டுணர்ச்சி, இவற்றின் காரணமாக இத் திட்டம் நம்மிடையே திருப்திகரமாக நடைபெற்றுவருகிறது.

பல துறைகளில் பணிபுரியும் பேராசிரியர்கள் எத்தனையோ நெருக்கடிகளுக்கிடையே குறுகிய காலத்தில் அரிய முறையில் நூல்கள் எழுதித் தந்துள்ளனர்.

வரலாறு, அரசியல், உளவியல், பொருளாதாரம், புவியியல், வேதியியல், உயிரியல், வானியல், புள்ளியியல், தத்துவம் ஆகிய பல துறைகளில் தனி நூல்கள், மொழிபெயர்ப்பு நூல்கள் என்ற இருவகையிலும் தமிழ் வெளியீட்டுக் கழகம் நூல்களை வெளியிட்டுவருகிறது.

இவற்றுள் ஒன்றான 'அமெரிக்கப் பொருளாதார வரலாறு–II' என்ற இந் நூல் தமிழ் வெளியீட்டுக் கழகத்தின் 116ஆவது வெளியீடாகும். கல்லூரித் தமிழ்க் குழுவின் சார்பில் வெளியான 35 நூல்களையும் சேர்த்து இதுவரை 151 நூல்கள் வெளிவந்துள்ளன.

கணக்கிலடங்காத் தடைகளை எல்லாம் அகற்றித் தமிழன்னை கல்லூரிக் கலையாசனத்தில் அமர்ந்துள்ளாள். எனவே, இவ் அன்னையை வாழ்த்துவோமாக. உழைப்பின் வாரா உறுதிகள் இல்லை; ஆதலின், உழைத்து வெற்றி காண்போம். தமிழைப் பயிலும் மாணவர்கள் உலக மாணவர்களிடையே சிறந்த இடம் பெறவேண்டும்; அதுவே தமிழன்னையின் குறிக்கோளுமாகும். சென்னைப் பல்கலைக் கழகத்தின் பலவகை உதவிகளுக்கும் ஒத்துழைப்புக்கும் நம் மனமார்ந்த நன்றி உரித்தாகுக.

எம். பக்தவத்ஸலம்

உள்ளுறை

பகுதி 4—தொழிற் புரட்சி

பக்கம்

19. விவசாயப் புரட்சி 1

விவசாய வளர்ச்சி, 1860-1910 — விவசாய அதிருப்தி — பண்ணைத்தொழிலை இயந்திரமயமாக்குதல்—விஞ்ஞானமுறை விவசாயம்—நீர்ப்பாசனமும் நிலத்தைப் பயிர்த் தொழிலுக்குத் திருப்புதலும் — பொருளாதாரச் சமத்துவப் போர்—அண்மைக் காலத்திய விவசாயப் போக்குகள் — பூகோள ரீதியான விநியோகம்.

20. தொழிற் புரட்சியின் வளர்ச்சி 43

தொழில் வளர்ச்சி — பொறிவழியாக்கத்தின் பெருக்கத்திற்கு காரணங்கள்—அமெரிக்கப் பொறி வழியாக்கத்தின் தன்மைகள் — பெருவாரியான உற்பத்தி—உற்பத்தி நிலையங்கள் மேற்குப் பகுதியை நோக்கிச் செல்லுதல் — ஓரிடத்தொழிற் செறிவு— அடிப்படைத் தொழில்கள்.

21. தொழில் நிறுவனங்களை இணைத்தல் 95

தலையிடாக் கொள்கையின் உச்சநிலை—இணைப்பு முறையின் வளர்ச்சி — கூட்டுப் பங்கு நிறுவனங்களின்நலன்களும் குறைகளும்—இணைப்பு முறையின் வளர்ச்சி — இணைப்பும் ஒரே நோக்கங்கொண்ட சமுதாய சங்கத்தை நிறுவுதலும் — ஸ்டாண்டர்ட் ஆயில் கம்பெனி—தொழில் தொகுப்புகளும் சர்வாதீனங்களும்—முதலாளிகளுடைய சர்வாதீனங்கள்— அவைகளுடைய நலன்களும் குறைபாடுகளும் — தொடக்ககாலத்தில் டிரஸ்ட் எதிர்ப்பு இயக்கம்— ஷெர்மன் டிரஸ்ட் எதிர்ப்புச் சட்டம் — டிரஸ்ட் எதிர்ப்பு இயக்கத்தின் மீட்சியும், அதன் குறைகளை எடுத்துக் காட்டுவோரின் செயல்களும் — ஸ்டாண்டர்ட் ஆயில் கம்பெனியையும் அமெரிக்கன் டொபாகோ கம்பெனியையும் கலைத்தல் — ஜனநாயகக் கட்சியினரும் டிரஸ்டுகளும் — கிளேட்டன் சட்டமும் மத்திய வர்த்தகக் குழுவும் — டிரஸ்ட் எதிர்ப்புச் சட்டத்தின் தோல்வி—பண டிரஸ்ட்.

22. 1914ஆம் ஆண்டுவரை தொழிலாளர் இயக்கத்தின் வரலாறு 143

தொழிலாளர் நிறுவனத்தின் பழைய வரலாறு—உள்நாட்டுப் போரின் விளைவுகள்—'நைட்ஸ் ஆஃப் லேபரும்' அதன் முன்னோடிகளும்—தி அமெரிக்கன் ஃபெடரேஷன் ஆஃப் லேபர் — ஃபெடரேஷனின் கொள்கைகள் — தொழிற்சங்க முறையும் உலகத் தொழிலாளர் சங்கமும்—தொழிலாளர்களும் அரசியலும் — தொழிலாளர்களும் நீதிமன்றங்களும் — தொழிலாளர்களுடைய முன்னேற்றம்—குடிபுகுதல்.

23. போக்குவரத்தும் தொடர்பு வசதிகளும், 1860–1914 184

இருப்புப்பாதை அல்லது ரெயில்வேயின் விரைவான வளர்ச்சி — கண்டத்தைக் கடக்க உதவும் இருப்புப்பாதைகள் — நிதியளித்தலும் அரசினர் உதவியும் — ஒழுங்கற்ற பழக்கங்களும் அதிகாரத்தைத் தவருகப் பயன்படுத்தலும்—கிரேஞ்சர் இயக்கமும் ரெயில்வேக்களும் — மத்திய அரசாங்கக் கண்காணிப்பின் வளர்ச்சி—இருப்புப்பாதை நிறுவனங்களை ஒருமுகப்படுத்துதல்—ரெயில்வே தொழிலின் அடக்கச் செலவும் பணிகளும் — மின்சார ரெயில்வேக்கள் — மோட்டார் வண்டியும் சாலைகள் அமைப்பதில் மறுமலர்ச்சியும் — வான்போக்கு அல்லது ஆகாய விமானப் பிரயாணம்—உள்நாட்டு நீர்வழிப் போக்குவரத்து—தொலைபேசி, தந்தி, கம்பியில்லாத் தந்தி அல்லது வான்தந்தி — அஞ்சல் அலுவலகம்.

24. 1860-லிருந்து நிதிமுறையின் வரலாறு 233

உள்நாட்டுப் போருக்கு நிதியளித்தல் — கிரீன் பாக்குகள் — தேசிய பாங்கு முறை — உள்நாட்டுப் போர்ச்செலவின் விளைவுகள் — 1873ஆம் ஆண்டு ஏற்பட்ட பீதி — வெள்ளி நாணய வெளியீடு — 1893ஆம் ஆண்டு ஏற்பட்ட பீதியும், 1896ஆம் ஆண்டு நடந்த தேர்தலும் — 1900ஆம் ஆண்டு இயற்றிய செலாவணிச் சட்டமும் விலைவாசிகளுடைய மாறுதலும்—1907ஆம் ஆண்டு ஏற்பட்ட பீதியும் பாங்குச் சீர்திருத்தத்தை வேண்டிய இயக்கமும் — ஃபெடரல் ரிசர்வ் முறை — இவ்வத்தியாயத்தில் கூறியவற்றை நினைவுக்குக் கொணர்தல்.

25. உள்நாட்டு வாணிகமும் அயல்நாட்டு வாணிகமும் ... 267

உள்நாட்டு வர்த்தக வழிகளும், வர்த்தகத்திற்கு ஏற்பட்ட தடைகளும் — மொத்த வாணிகமும் சில்லறை வாணிகமும் — பண்டங்களின் பங்கீடும் அடக்கச் செலவும் — அயல்நாட்டு வர்த்தகத்தின் வளர்ச்சியும் அதன் காரணங்களும் — வர்த்தகத் திற்கு அரசினருடைய உதவி — வாணிகக் கப்பற் படை — 1789-1951-ல் அயல்நாட்டு வாணிபத்தில் ஈடுபட்டிருந்த ஐக்கிய நாடுகள் வாணிபக் கப்பல் களின் எடையளவு — 1850-1939-ல் இறக்குமதி ஏற்றுமதி செய்யப்பட்ட பண்டங்கள்—அயல்நாட்டு வர்த்தகத்தின் போக்கு (1860 – 1930)—அயல்நாட்டு வாணிகத்தின் அமைப்பு — 1860-லிருந்து சுங்கவரி வரலாறு.

அமெரிக்கப் பொருளாதார வரலாறு

(இரண்டாம் பாகம்)

இரண்டாம் பாகம்

பகுதி 4—தொழிற் புரட்சி

19. விவசாயப் புரட்சி

விவசாய வளர்ச்சி, 1860—1910

1860ஆம் ஆண்டு முதற்கொண்டு தொழில் வளர்ச்சி சிறப்புற்றிருந்தமையால், விவசாய முன்னேற்றத்தின் முக்கியத் துவம் அவ்வளவாகத் தெரியவில்லை. 1860 முதல் 1910 முடிய உள்ள அரை நூற்றாண்டில் விவசாயப் புரட்சி நிகழ்ந்தது. அப் புரட்சியின் விளைவாக, விவசாயக் கருவிகளையும் விஞ்ஞான விவசாய முறையையும் பயன்படுத்தினர். அரசாங்கம் விவசா யத்தின்மீது ஆர்வம் காட்டவும் விவசாயக் கல்வி பெருகவும் விவசாயப் புரட்சி காரணமாக இருந்தது. குடும்ப மனையகச் சட்டத்தினாலும், ஐரோப்பாவிலிருந்து வந்து குடியேறியவர் களின் குடியேற்றத்தினாலும், எல்லைப்புறம் முன்னேறிச் செல்லக் காரணமாகவிருந்த சூழ்நிலைகளினாலும், விவசாய பூமி மேற்கு நோக்கி முன்னேறியது. யாவருக்கும் முன் வாங்கும் உரிமையின்மூலம், பயன்படக்கூடிய நிலத்தின் பெரும் பகுதியை வாங்கும்வரையிலும், விவசாய பூமி மேற்கு நோக்கி முன்னேறியே வந்தது. ஐக்கிய அமெரிக்காவின் முழு ஜனத் தொகை 1860-ல் 30,000,000 ஆகும். விவசாயம் சூழ்ந்த கிராமங்களிலும் பண்ணைகளிலும் வசித்தோரின் எண்ணிக்கை 1910-ல் 50,000,000 ஆகும். பண்ணைகளின் எண்ணிக்கை 1860-ல் 2,000,000 ஆகவிருந்து, 1910-ல் 6,000,000 ஆக உயர்ந்தது. இந்த அரை நூற்றாண்டில் 500,000,000 ஏக்கர் களுக்குமேல் உள்ள புது நிலத்தைச் சாகுபடிக்குக் கொண்டு வந்தனர். சாகுபடிக்குக் கொண்டுவரப்பெற்ற அப் புது நிலப்பரப்பு மேற்கு ஐரோப்பாவின் பரப்பளவுக்குச் சமமாகும். அப் புது நிலப்பரப்பு இலட்சக்கணக்கான மக்களுக்குப் புதிய,

வசிக்கும் இடங்களை வழங்கியது; இருப்புப்பாதைகளுக்கு வேண்டிய சரக்கினையும் கூலியையும் வழங்கியது; ஐரோப்பாவிலும் அமெரிக்காவிலும் வளர்ந்துவரும் தொழிலாளர் வர்க்கங்களுக்கு வேண்டிய உணவையும் வழங்கியது.

இந்த வளர்ச்சி விரைவாக நிகழ்ந்தமையால், உணவுப் பண்டங்களின் விலை உற்பத்திச் செலவிற்கும் குறைவாக இருந்தது. ஆகவே, விவசாயிகள் துயரமும் அதிருப்தியும் உற்றனர். எனவே, அரசியல், பொருளாதார அமைதியின்மையும் வளர்ந்தது. எல்லைப்புறம் முடிவுற்றமையால், நிலச் சேர்ப்பு, நீர்ப்பாசனத் திட்டங்கள், விஞ்ஞான விவசாய முறை முதலியன செல்வாக்கடைந்தன. பண்டங்களின் விலைகள் உயர்ந்தன; 1899 முதல் 1920 முடிய உள்ள ஆண்டுகளில் நில மதிப்பு உயர்ந்தது; நல்ல சாலைகள், மின்சாரத்தினால் இயக்கப்படும் திறந்த வண்டிகள், கார்கள், பண்ணைக்குரிய கருவிகள் முதலியன தோன்றின. இக் காரணங்களினால், விவசாயியினுடைய பொருளாதார நிலை முன்னேறியதுடன், கிராம வாழ்க்கையும் சிறந்து விளங்கியது. இருந்தபோதிலும், இவ்வாண்டுகளில் நகர மக்கள் எண்ணிக்கையும் வளர்ச்சியுற்றது; பொறிவழித் தொழிலும் முன்னேறியது; விவசாயச் செல்வமும் விவசாய ஜனத்தொகையும் குன்றின.

விவசாய அதிருப்தி

உள்நாட்டுப் போர் முடிவுற்ற பின்னர் பெரு விவசாய வளர்ச்சி ஏற்பட்டபோதிலும், தடையிலாச் செழிப்பு ஏற்பட்டு விடவில்லை. ஆனால், 1867 முதல் 1897 முடிய உள்ள ஆண்டுகளில் நிலையின்மையும் அதிருப்தியுமே நிலவின. செழிப்பு நிலவிய போர்க்காலத்தில், உணவுப் பண்டங்களின் தேவை பெருகியமையாலும் பணவீக்கத்தினாலும் விலைவாசிகள் ஏறின. விவசாயிகள் பலரும் தங்களுடைய நிலத்தையும் அதற்கு வேண்டிய கருவிகளையும் பெருக்கிக்கொண்டனர். குடும்ப மனையகச் சட்டத்தினாலும், இரயில்வே பிரசாரத்தினாலும் தூண்டப்பெற்ற முன்னாள் சிப்பாய்கள், வியாபாரிகள், நுட்பத் தொழிலாளர்கள் முதலானோர் புது நிலத்தைப் பெறுவதற்கு முந்திக்கொண்டு வந்தனர். ஆனால், அவர்கள் அனைவரும் போதுமான அளவுக்கு விவசாயக் கருவிகளும் முதலும் இல்லாமல் தவித்தனர். தேவையான சாதனங்களைப் பெறுவதற்கு நிலத்தை அடைமானம் வைத்தனர். போர்க்காலத்து உயர்விலைவாசிகள் கட்டுமீறும்வரையில் அனைத்தும் சீராகவே இருந்தன. பச்சை நோட்டுகள் சிலவற்றைத் திரும்பப்பெற்று,

அவற்றின் மதிப்பைப் பொன்மதிப்பிற்கு இணையாகச் செய்வதே அரசாங்கத்தின் திட்டமாயிற்று. இத் திட்டம் விவசாயிகளுக்கு நன்மை பயப்பதாக இல்லை. ஏனெனில், அமெரிக்க விவசாயி கடனாளியாகவே இருந்தமையால், பொது விலைக் குறைப்பு அவனை மிகவும் பாதித்தது. விலைவாசிகள் வீழ்ந்து பண மதிப்பு உயர்ந்தபொழுது வட்டி வீதங்கள் குறையாமல் பழைய நிலையிலேயே இருந்ததால், கடன்பட்ட விவசாயி சமாளிக்க முடியவில்லை. தன்னுடைய நிலம் அடைமானத்திலேயே மூழ்கி, தனக்குத் திரும்பக் கிடைக்காத நிலையையும் அவன் கண்டான். பல்லாண்டு உழைப்பின் பலன் அவனுக்குக் கிட்டாமற் போயிற்று. எனவே, அவன் தொழிற்சாலையை நோக்கி வேலை தேடிச் செல்லலாம்; விவசாயத் தொழிலாளியாகவோ, குத்தகை எடுக்கும் விவசாயியாகவோ மாறலாம்; அல்லது மீண்டும் எல்லைப்புறத்தை நோக்கி முன்னேறிச் செல்லலாம்.

கடன் வசதிகள் போதாமை, பணவாட்டம் போன்ற பிரச்சினைகளால்மட்டும் விவசாயி துன்புறவில்லை. விரைவில் வளர்ந்துவரும் இருப்புப்பாதைகள், தொழில் சர்வாதீனம் முதலியவற்றுடன் அவன் போட்டியிட முடியவில்லை. தன்னுடைய பண்டங்களைச் சந்தைக்கு அனுப்ப அவன் இருப்புப் பாதைகளையே நம்பியிருந்தான். பொறுப்பும் திறமையுமற்ற இரயில்வேக்கள் விவசாயப் பகுதிகளுக்குத் தீமை பயக்கும் வகையில் தொழிற்சாலைகளுக்குமட்டுமே ஆதரவாக இயங்கின. பேதங் காட்டுதலில்லாத இடத்திலும், மிகவும் கனமான, நீர் கலந்த சுமையின்மீது உயர் ஊதியப் பங்கு கிடைத்தமையால், சுமைகூலி தேவையற்ற அளவுக்கு உயர்ந்தே இருந்தது. பத்தொன்பதாம் நூற்றாண்டின் இறுதி ஆண்டுகள் முழுதும், பெரிய வியாபாரமும் சர்வாதீனங்களும் விரைந்து வளர்ந்தன. கிரீன்பேக்கர்கள் (Greenbackers) 1884-ல் பின்வருமாறு கூறிப் போந்தனர்: 'பாங்குகளும், நிலக்கொடை இரயில் வேக்களும், மற்றச் சர்வாதீனங்களும் பிரத்தியேக உரிமை களையும் வர்க்கநலச் சட்டங்களையும் கோருவதில் துடுக்காக இருந்ததுபோல, நமது வரலாற்றில் எப்பொழுதும் இருந்த தில்லை. இத்தகைய நெருக்கடியான நேரத்தில், செல்வாக்கு மிகுந்த கட்சிகள் மக்களுக்கு எதிராக இயங்கியதோடல்லாமல், கார்ப்பரேட் சர்வாதீனங்களின் இழிந்த கைப்பாவைகளாகவும் விளங்கின.'

விவசாயப் பண்டங்களின் விலை குறைந்த அதே வேளையில், சர்வாதீன முறைகளின் ஆதிக்கத்திலுள்ள பொறிசெய் பண்டங்களின் விலை ஏறியே இருந்தது; ஒரு குறிப்பிட்ட

வீதாசாரத்தில்கூடக் குறையவில்லை. இறைச்சியைக் கட்டுதல், மற்றத் தொடர்புத் தொழில்கள் முதலியவற்றிலுள்ள சர்வாதீனங்கள், பண்ணைப் பண்டங்களின் விலையைக் குறைத்துவிட்டன. ஆனால், அச் சர்வாதீனங்கள் துய்ப்பாளருக்கு உயர்ந்த விலையில் தத்தம் பண்டங்களை விற்று இலாபம் ஈட்டின. மேலும், முட்கம்பி, கிணற்று இயந்திரம் முதலிய அத்தியாவசியமான பண்ணைப் பொருள்களின்மீது உரிமைப் பத்திரம் உடைய சர்வாதீனம் பெற்றவர்கள், தங்கள் பொருள்களுக்கு உயர்ந்த விலையினைப் பொறித்து விவசாயிகளைப் பயமுறுத்தினர்.[1] அதே வேளையில், தானிய வகைகள், பருத்தி ஆகியவற்றின் மாற்றுச் சந்தைகளில் ஊகவாணிபம் செய்யும் ஊகவணிகரும் தரகர்களும் இலாபத்தின் பெரும் பங்கை ஏப்பம் விடுகின்றனர் என்று விவசாயி கருதினான். தனிமையும் கொடுமையும் நிறைந்த எல்லைப்புற வாழ்க்கையின் இன்னல்களையும் அவன் தாங்கினான். தன்னுடைய உழைப்பில் விளைந்த இலாபத்தினையும் அவன் அடைய முடியாதவாறு, கிழக்குப் பிரதேச முதலாளிகள் சுரண்டினர். 'நெப்ராஸ்காவில் மூன்று பெரும் பயிர்கள் விளைகின்றன', என 1890-ல் விவசாயிகளின் பத்திரிக்கைகளில் ஒன்று எழுதியுள்ளது: 'ஒன்று, மக்காச்சோளமாகும்; மற்றொன்று, சுமை கூலி முக்கியத்துவம் உள்ள பயிர்; வட்டி முக்கியத்துவம் உள்ள பயிர், மூன்றாவதாகும். வியர்க்க, விறுவிறுக்க உழைத்து நிலத்தை உழுது விவசாயிகள் ஒரு பயிரினைப் பயிரிட்டனர். தங்களுடைய அலுவலகங்களில் வீற்றிருந்தும், தங்களுடைய பாங்கு பணம் எண்ணும் மேடைக்குப் பின்னர் வீற்றிருந்தும், விவசாயிகளிடம் குத்தகைக்கு விட்டும் மற்ற இரு பயிர்களும் பயிரிடப்படுகின்றன.'[2]

மிகவும் பாதிக்கப்பெற்ற, சில குறிப்பிட்ட பகுதிகளில் இத்தகைய சுரண்டல் குறித்து வெறுப்புணர்ச்சி நிலவியது. மேற்கே கோதுமைப் பண்ணைகளில் இத்தகைய வெறுப்புணர்ச்சி மிகுதியாக இருந்தது. நிலப்பசி கொண்ட விவசாய முதல் முயற்சியாளருக்கும் கால்நடைப் பராமரிப்பாளர்களுக்குமிடையில் நிலவிய சச்சரவினாலும், தனிப்பட்டோரும் கம்பெனிகளும் பெரு நிலப்பகுதியைக் கவரும் நோக்கத்தில் பின்பற்றிய ஊழல் நிறைந்த முறைகளினாலுமே அப் பகுதியில்

[1] ஏர்ல் டபிள்யூ. ஹேட்டர் (Earl W. Hayter), 'The Western Farmers and the Drivewell Patent Controversy' Agricultural History, XVI, 16—28 (ஜனவரி, 1942).

[2] "Farmers' Alliance", ஆகஸ்டு 23, 1890. ஜான் ஹிக்ஸ் (John Hicks), 'The Populist Revolt' எனும் நூலில் எடுத்துக்காட்டியுள்ளார்; பக். 83.

அமைதி குறைந்தது. விலை வீழ்ச்சியினாலும் இரயில்வேக்கள், சர்வாதீனங்கள், தரகர்கள் ஆகியோரின் சுரண்டலினாலும் மிசிசிப்பியின் குறுக்கேயுள்ள மேற்குப் பிரதேசம்மட்டும் பாதிக்கப்படவில்லை; தென்னாட்டிலும் நிலைமை அதே அளவுக்குச் சீர்குலைந்திருந்தது. உள்நாட்டுப் போர் முடிந்த அளவில், தென்னாட்டின் பொருளாதார அமைப்பே அழிந்து விட்டது; அந்த அழிவின்மீது ஒரு புதிய பொருளாதார அமைப்பை இன்னலுக்கிடையே எழுப்பினர். திவாலாகிவிட்ட தோட்ட முதலாளிகள், அறியாமையில் மூழ்கியுள்ள கறுப்புத் தொழிலாளர்கள், பருத்தி விலைவீழ்ச்சி ஆகிய அம்சங்களின் மீதே, அவற்றைப் பயன்படுத்தியே, புதிய பொருளாதார அமைப்பை ஏற்படுத்தவேண்டும். வடகிழக்கில், பணவாட்டமும் மேற்கத்திய போட்டியும் விவசாய நலன்களைக் கடுமையாகப் பாதித்தன. அவை நகரங்களிலும் பரவின. தரிசாக விடப்பட்ட நிலங்களின் அளவும் பெருகியது. நாடு முழுவதும் நிலமதிப்பின் வீழ்ச்சியே விவசாய அதிருப்திக்குக் காரணமாகும். ஏனெனில், அமெரிக்க வேளாளன் நில ஊகவணிகனாகவும் விவசாயியாகவும் திகழ்கிறான் என்பதைக் கருத்தில் நிறுத்தவேண்டும். இவற்றுடன், உள்நாட்டுப் போரில் விளைந்த உயர்சுங்கவரி விதிப்பும் உள்ளது. சமாதான காலத்திலும் சுங்கவரி விதிப்பு நிலவியது. பொறிவழித் தொழிலுக்கு அவ் வரிவிதிப்பு ஏற்றதாக இருந்தது. அதே வேளையில், அவ் வரிவிதிப்பு வாழ்க்கைச் செலவு உயரவும், உணவுப் பண்டங்களுக்குரிய அயல்நாட்டுச் சந்தையைப் பாழாக்கவும் பயன்பட்டது.

பொருளாதாரப் போக்குகளையும் குறிப்பிட்ட குறைபாடுகளையும் விவசாயிகள் எதிர்த்தனர். உள்நாட்டுப் போர் முடிந்து முப்பது ஆண்டுகளுக்கு, விவசாயப் பகுதிகள் தொடர்ந்து கிளர்ச்சி நிலையிலேயே இருந்தன. விவசாயிகளின் நிறுவனங்களின்மூலமும், அரசியல் கட்சிகளின்மூலமும் அரசியல் நெருக்கடி ஏற்பட்டு, கிளர்ச்சி தோன்றியது. வியாபாரத் துறையிலும் கூட்டுறவு முயற்சிகளின்மூலமும், அக் கிளர்ச்சி உருப்பெற்றது. பணவாட்டம், இரயில்வேக்களின் ஊழல், சர்வாதீன முறைகள் ஆகிய கொடுமைகளை எதிர்த்து அக் கிளர்ச்சி நடைபெற்றது. மத்திய ஆட்சியின் பணவாட்டத் திட்டங்களை எதிர்த்து விவசாயிகள் 1860-களிலிருந்து அந்த நூற்றாண்டின் இறுதிவரையில் போரிட்டனர். ஆணைச்செலாவணி காகிதப் பணத்தின்மூலம் பணவீக்கத்தை உண்டாக்கும் முயற்சியை மேற்கொள்ள அவர்கள் கிரீன்பேக் கட்சியைத் துவக்கினர். பதினாறுக்கு ஒன்று என்ற வீதத்தில்

பொன், வெள்ளி நாணயங்களை அளவில்லாமலும் தடையில்லாமலும் வெளியிட்டு, அதே விளைவை உண்டாக்க பாப்புலிஸ்ட் கட்சி (Populist Party) துவக்கப்பெற்றது. சர்வாதீனங்களுக்கும் பணவாட்டத்திற்கும் எதிராக அவ்விரு கட்சிகளும் போரிட்டன. மேற்குப் பிரதேசத்தில் தோன்றிய முதற்பெரு விவசாயிகள் சங்கம், உழவுத்தொழிற் புரவலர் சங்கமேயாகும். இரயில்வேக்களின் ஊழல்களைத் தவிர்க்க இராஜ்ஜிய சட்ட மன்றத்தை அச் சங்கம் பயன்படுத்த முனைந்தது. விவசாயிகளின் கிளர்ச்சி பணவீக்கத்தை உண்டாக்குவதில் தோல்வியுற்றபோதிலும், சர்வாதீனத்தையும் இரயில்வேக்களின் ஊழல்களையும் எதிர்த்து இராஜ்ஜியங்களும் மத்திய அரசாங்கமும் சட்டமியற்றத் தூண்டுதலாக அமைந்தது. இது குறித்துப் பின்னர் விளக்குவாம்.[3] பெடரல் காப்புநிதிச் சட்டம் (Federal Reserve Act) போன்ற பாங்குச் சீர்திருத்தம் ஏற்படவும், பெடரல் பண்ணைக் கடன் சட்டம் (Federal Farm Loan Act) உருவாகவும், விவசாயிகளின் கடன் வசதிகளைப் பெருக்கும் சட்டம் உருவாகவும் அக் கிளர்ச்சி தூண்டுகோலாக அமைந்தது.[4]

அரசியல் செல்வாக்கைப் பயன்படுத்தியதுடன் அமையாது, விவசாயிகள் தங்களைப் பாதுகாத்துக்கொள்ளும் நோக்கத்துடன் வியாபாரத் துறையிலும் ஈடுபட்டனர். வியாபாரத் துறையில் கூட்டுறவு கொள்முதல் சங்கங்களும், கூட்டுறவு விற்பனைச் சங்கங்களும், விவசாயிகளின் இன்சூரன்ஸ் கம்பெனிகளும் ஏற்பட்டன. இவை ஏற்பட, பண்ணைக்காரர்களும், விவசாயிகள் ஒற்றுமைச் சங்கமும், டெக்கோட்டாசில் இயற்றப்பெற்ற இராஜ்ஜிய அரசாங்கச் சட்டமும், மத்திய அரசின் சட்டமும் காரணங்களாக அமைந்தன. தானியங்களை மேலேற்றும் கருவிகளில் நாலாயிரத்தை, 400,000 விவசாயிகள் பெற்றிருந்தனர் எனக் கணக்கிடப்பட்டுள்ளது. தங்களுடைய செழிப்பைப் பேண, விவசாயிகள் தங்களுடைய நலன்களையும் நோக்கங்களையும் ஒருமைப்படுத்திக்கொள்ளவேண்டுமென விவசாய நிபுணர்கள் ஒருமுகமாகக் கருதினர். இக் கருத்துக்கு 1929-ல் இயற்றப்பெற்ற விவசாயப் பண்டங்கள் சந்தைச் சட்டம்[5] (Agricultural Marketing Act) அதிகாரபூர்வமான

[3] பணவீக்கம் கோரி நடைபெற்ற கிளர்ச்சிபற்றி அதிகாரம் 25-ல் விளக்கமாக விவாதிக்கப்படும். இரயில்வேக்களின் ஊழல்பற்றிய சட்டம் குறித்து அதிகாரம் 23-ல் விவரிக்கப்படும். சர்வாதீனக் கட்டுப்பாடு குறித்து அதிகாரம் 21-ல் விளக்கப்படும்.

[4] அதிகாரம் 20 காண்க.

[5] அதிகாரம் 28, 'விவசாய வீழ்ச்சி' எனும் உட்பிரிவை நோக்குக.

ஒப்புதலைத் தந்தது. விவசாயக் கல்வியையும் விஞ்ஞானமுறை விவசாயத்தையும் வளர்க்கும் அநேக சட்டங்கள் இயற்றப் பெற்றன. விரும்பிய விளைவுகளை விரும்பியவாறு காண, அரசாங்க உதவியும் தனிப்பட்ட ஆர்வமும் தேவை. அவை இரண்டும் நிறைய கிடைத்தன.

1893ஆம் ஆண்டின் பொருளாதார பீதியிலிருந்து விடுபட்ட பின்னர், பணவீக்கத்தினாலும், தேவைக்கு இணையாக விவசாயப் பண்டங்களின் அளிப்பு இருந்தமையாலும் விவசாய நிலை உயர்ந்தது. புதிய நூற்றாண்டின் முதல் இருபது ஆண்டுகளில் வளர்ச்சியும் செழுமையும் ஏற்பட்டன. நல்ல காலம் வந்துவிட்டது என்பதற்கு அறிகுறியாக புதிய கட்டடங்களும், புதிய கருவிகளும், செப்பனிடப்பெற்ற சாலைகளும் திகழ்ந்தன என்பதைத் தற்செயலாகக் காண்பாருங்கூட உணரமுடியும். தானிய வகைகளின் மொத்த மதிப்பு 1899-ல் $ 2,998,704,000 ஆகும்; 1909-ல் $ 5,487,000,000 ஆகும். நிலத்தையும் உள்ளடக்கிய பண்ணைச் செல்வம் முழுவதன் மதிப்பு 1900-ல் $ 20,440,000,000 ஆக இருந்து, 1910-ல் $ 40,991,000,000 ஆக உயர்ந்தது. இது, 100.5 சதவீத மதிப்பேற்றம் ஆகும். நிலத்தின் மதிப்புமட்டும் 1900-ல் ஏக்கர் ஒன்றுக்குச் சராசரி $ 15.57 ஆக இருந்து, 1910-ல் $ 32.40 ஆக உயர்ந்தது. இது, 108.1 சதவீத மதிப்பேற்றமாகும். அமெரிக்காவைக் கண்டுபிடித்த காலத்திலிருந்து ஏற்பட்ட மதிப்பேற்றத்தைவிட இருபதாம் நூற்றாண்டின் ஆரம்பத்தில் ஏற்பட்ட மதிப்பேற்றம் அதிகமாகும். முதல் உலக யுத்தம் விலையேற்றத்துடன் தொடர்ச்சியான செழிப்பையும் கொணர்ந்தது. அதனைத் தொடர்ந்து விளைந்த பொருளாதார மந்தத்தினால் விவசாயி தொல்லையுற்றதுபோல வேறு எந்தக் கூட்டத்தினரும் தொல்லையுறவில்லை.[6]

பண்ணைத் தொழிலை இயந்திரமயமாக்குதல்

பண்ணைத் தொழிலுக்குரிய இயந்திர வளர்ச்சிக்குத் தூண்டுதலாக இருந்த பெரும் பண்ணைகளும் தொழிலாளர் கிடைப்பருமையும் உள்நாட்டுப் போருக்குப் பின்னரும் முக்கி

[6] ஓர் ஏக்கர் பண்ணை நிலத்தின் சராசரி மதிப்பு 1920-ல் $ 57.36 ஆக உயர்ந்தது; 1930-ல் $ 35.40 ஆகக் குறைந்தது. பண்ணைகளிலிருந்து கிடைத்ததாகக் கணக்கிடப்பட்ட மொத்த வருமானம் 1920-ல் $ 13,566,000,000 ஆக உயர்ந்தது; 1930-ல் $ 9,414,000,000 ஆக வீழ்ந்தது. எல்லாப் பண்ணைச் செல்வத்தின் மதிப்பு 1920-ல் $ 77,924,000,000 ஆக உயர்ந்திருந்து, 1930-ல் $ 57,246,000,000 ஆகக் குறைந்தது. 'Statistical Abstract', 1933, ப. 535, 565.

யத்துவம் உடைய தூண்டுதல்களாகவே தொடர்ந்து நிலவின. கலப்பை, அறுவடை செய்யும் கருவி, கட்டிக்கும் கருவி ஆகியவற்றில் நிகழ்ந்த முதல் பெருந் திருத்தங்கள், அக் கருவிகளைப் பயன்படுத்த முடியும் என்ற உண்மையை 1860-க்கு முன்னரே வெளிப்படுத்தின. ஆனால், போரின் காரணமாகவே அக் கருவிகள் பெருவாரியான உபயோகத்திற்கு வந்தன. உலகமே கண்டிராத பெரும் படையினை மத்திய அரசாங்கம் திரட்டிய பொழுது, பண்ணைகளில் ஆதிக்கம் செலுத்தியோர் அவசியத்தின் காரணமாக உழைப்பு சேமிப்புக் கருவிகளைப் பயன் படுத்த முன்வந்தனர். மேலும், இவ்வாண்டுகளில் விவசாயத்திற்குப் பயன்படுத்திய நிலப்பகுதி பெருமளவு பண்ணை முறைக்கும் இயந்திர முறைக்கும் ஏற்றதாக இருந்தமையால், பண்ணைக்குரிய இயந்திரங்கள் விரைந்து உபயோகத்திற்கு வந்தன. இயந்திர முறை உபயோகத்தைப் பொறுத்த வரையில், அமெரிக்காவில் விவசாயப் புரட்சி 1860-க்குப் பின்னர் அரை நூற்றுண்டில் ஏற்பட்டது எனச் சொல்வது பொருத்தமே.

மத்திய மேற்கின் கோதுமைப் பகுதிகளில் நிலவிய தட்ப வெப்ப நிலையின் காரணமாக, பயிர் முற்றியவுடன் அறுவடை செய்யவேண்டிய கட்டாய நிலை இருந்தது. பயிர் பாழாவதற்கு முன் விவசாயி திறமையுடன் அறுவடை செய்வதைப் பொறுத்தே பயிரிடுவதன் அளவு அமைந்திருந்தது. எனவே, அறுவடையை விரைவுபடுத்துவதற்கு ஏற்ற வழிமுறைகளைக் கண்டுபிடிப்பதில் நாட்டம் செலுத்தினர். அறுவடைக் கருவியாகிய 'மார்ஷ் ஹார்வஸ்டர்' (Marsh Harvester) ஒன்றினை 1858-ல் சி. டபிள்யூ. மார்ஷ் என்பாரும் டபிள்யூ. டபிள்யூ. மார்ஷ் என்பாரும் (C. W. and W. W. Marsh) கண்டுபிடித்து உரிமைப் பத்திரம் பெற்றனர். அந்த அறுவடைக் கருவி, முடிவிலாத் தூசாடை (apron) மூலம் பயிரினை ஒரு மேசைமீது இறக்கும்; அதனை இரண்டு ஆட்கள் கூறுகூறாகக் கட்டுவர். ஒரு குறிப்பிட்ட நேரத்தில், இரு மடங்குப் பயிரினை அக் கருவி அறுவடை செய்யும். ஜான் எஃப். ஆப்பிள்பை அவர்கள் (John F. Appleby) 1878-ல் 'டுவைன் பைண்டர்' (Twine Binder) எனும் கருவியைக் கண்டுபிடித்தார். கரடுமுரடானதும் திருப்தியற்றதுமாகிய வழக்கத்திலிருந்த ஒயர் பைண்டருக்குப் (wire binder) பதிலாக 'டுவைன் பைண்டர்' வழக்கத்திற்கு வந்தது. இக் கருவி அறுவடையை எட்டு மடங்காகப் பெருக்கியது. 'விவசாய அறுவடை செய்யக்கூடிய பயிரின் அளவை அதிகரித்ததுபோலவே, இலாபம் பெறும் நோக்குடன் பயிரிடக்கூடிய பயிரின் அளவையும் டுவைன் பைண்டர்

அதிகரிக்கச் செய்தது' எனப் பேராசிரியர் கார்வர் (Professor Carver) குறிப்பிட்டுள்ளார். மேலும், அவர் பின்வருமாறு குறிப்பிடுகிறார்: 'வேறு முறையில் சொல்லவேண்டுமெனில், தானிய உற்பத்திப் பெருக்கத்திற்கு, குறிப்பாகக் கோதுமை உற்பத்திப் பெருக்கத்திற்குக் காரணமாக இருந்தது டுவைன் பைண்டரே ஆகும். நாட்டின் தலா உற்பத்தி 1860-ல் சுமார் 5.6 புஷல்களாக இருந்தது; 1880-ல் 9.2 புஷல்களாகப் பெருகியது.'[7] மேலும், கட்டு தூக்கும் கருவியும் (bundle carrier), வறண்ட சீதோஷ்ணகாலத்திற்கு வேண்டிய ஹெட்டர் (header) எனும் கருவியும் கண்டுபிடிக்கப்பெற்றன. மேற்குப் பிரதேசத்தின் பெருங் கோதுமைப் பண்ணைகளில் இருபதும் இருபதுக்கு மேற்பட்ட குதிரைகள் இழுக்கும் 'கம்பைன்ஸ்' (combines) வழக்கத்திற்கு வந்தன. பின்னர், கம்பைன்ஸ் காசோலைன் டிராக்டர்களால் (gasoline tractors) இழுக்கப்பெற்றன. தங்கள் கைகளையே பயன்படுத்தாமல் உழைப்பாளிகள் டிராக்டர்கள்மூலம் பயிரினை அறுத்துப் போரடித்துத் தூய்மைப் படுத்தி, கோணிப்பைகளில் அடைத்துக் கட்டி, நிறுத்து அனுப்புவர்.

அறுவடைக்குரிய கருவிகள் கண்டுபிடிக்கப்பெற்றமை போலவே, பயிரிடுவதற்கும் உழுவதற்கும் வேண்டிய கருவிகளும் தோன்றின. அக் காலத்தில், விரிந்த வரிசையுள்ள உழவுக் கருவியும் (straddle-row cultivator), முட்டிக்கொண்டிருக்கும் கலப்பையும் (sulky plow), பல்வேறு வகைத்தாய சுருட் பல்லுடன் முட்டிக்கொண்டிருக்கும் சமன்படுத்தும் கருவியும் (spring-tooth sulky harrows), உழுது, மூடி, வளனுறச் செய்யும் விதைவிதைக்கும் கருவியும் (seeder) உபயோகத்திற்கு வந்தன. அறுவடைக்குச் சமமாகப் பயிரிடும் தொழிலையும் விரைவுபடுத்தும் விவசாயக் கருவியை சிவப்பு நதி ஓடும் கோதுமைப் பிரதேசத்திலும், தூர மேற்குப் பிரதேசத்திலும் 1875-க்குப் பின்னர் கடிதில் பயன்படுத்தினர். நிலத்தை உழுது, விதைவிதைக்கும் லிஸ்டர் (lister) எனும் கருவி 1880-ல் உபயோகத்திற்கு வந்தது. புல்லறுக்கும் பொறி முழுமைபெற்று வழக்கத்திற்கு வந்தது. வைக்கோல் போரடித்தலிலும் முன்னேற்றம் ஏற்பட்டது. சுருட் பல்லுடன் முட்டிக்கொண்டிருக்கும் சமன்படுத்தும் பரம்புச் சட்டமும் (rake) உபயோகத்திற்கு வந்தது. பாரமேற்றவும், வைக்கோற் போரினைக் குவிக்கவும், கட்டுக் கட்டவும் வேண்டிய பொறிகளும் உபயோகத்திற்கு வந்தன. கைகளின்மூலம் உமி

[7] டி. என். கார்வர் (T. N. Carver), 'Principles of Rural Economics', பக். 99.

நீக்கும் முறை மாறி, 1850-க்குப் பின்னர் இயந்திரத்தின்மூலம் உமி நீக்கும் முறை தோன்றியது. பால்பண்ணைத் தொழில் வளர்ச்சியுற்றபொழுது, எண்பதுகளில் புல் உற்பத்தி மிகவும் குறைந்துவிட்டது. எனவே, புல் உற்பத்தியில் கவனம் செலுத்தப்பட்டது. பல்வேறு கண்டுபிடிப்பாளர்களின் முயற்சியினுல் ஒரு கருவி கண்டுபிடிக்கப்பெற்றது. அக் கருவியைக் கொண்டு ஒரு தனியாள் ஒரு நாளில் ஆறு முதல் பத்து ஏக்கர் நிலம்வரையில் புல்லறுத்துக் கட்டுக் கட்ட இயலும். ஆக, கால்நடைகளின் தீனியாகப் பயன்படும், சாறு நிறைந்த பசுமையான புல்லினை விவசாயி அறுத்துச் சேமித்துவைத்து, மழைக்காலத்தில் கால்நடைகளுக்கு உணவாக வழங்கமுடியும். ஆனுல், முன்பெல்லாம், அப் புல் நிலத்திலேயே தங்கிக் கருகி உலர்ந்துபோய்விடும்.

விவசாய சக்தியை வழங்கும் ஆற்றலாக முதலில் உழைப்பாளிகளே பயன்பட்ட நிலை மாறிக் குதிரைகள் பயன் பட்டமையே, பண்ணைத் தொழிலின் இயந்திரமயமாக்குதலின் முதல் கட்டமாகும். உள்நாட்டுப் போருக்கு முன்னரே அது துவங்கியபோதிலும், 1860 முதல் 1910 முடிய உள்ள ஆண்டு களில்தாம் அது மிகவும் விரைவாக முன்னேறியது. அதனைத் தொடர்ந்து, பண்ணையில் உழைக்கும் கால்நடைகளின் எண்ணிக்கை பெருகியது. குதிரையாற்றலுக்குப் பதிலாக இயந்திர ஆற்றலைப் பயன்படுத்தக்கூடிய வாய்ப்பு உண்டா எனப் பண்ணைக்குரிய கருவிகளைக் கண்டுபிடிக்கும் நிபுணர்கள் ஆராய்வதற்கு முன்னரே, மனித ஆற்றலுக்குப் பதிலாகக் குதிரை ஆற்றல் அவ்வளவாக வழக்கிற்கு வரவில்லை. பயிரிட்டு நிலத்தைத் தயாரிப்பதற்கு வேண்டிய நீராவி டிராக்டர்களைக் கொண்டு பெரும் புல்வெளிகளில் பரிசோதனைகள் நிகழ்த்தப் பெற்றன. பண்ணைக்குரிய இயந்திரத்தில், 1910-ல் காசோலைன் (gasoline) என்ஜின் பொருத்தப்பெற்றது. அது நீராவியைவிட, குதிரையாற்றலைவிட உயர்ந்தது. அடுத்த பத்தாண்டுகளில் அது, நீராவியாற்றலையும் குதிரை யாற்றலையும் விலக்கிவிட்டது. காசோலைன் வண்டியையும் உல்லாசப் பயணத்திற்குரிய காரினையும் பயன்படுத்துவதில் புரட்சிகரமான விளைவுகள் ஏற்பட்டன. ஆக நகர வாழ்க்கையில் விவசாயி இரண்டறக் கலக்கவும், கொள்முதல் செய்யவும், சந்தையைப் பேணிப் பாதுகாக்கவும் அவை பெரிதும் பயன் பட்டன. மோட்டார் வண்டியும், காசோலைன் குழாய் முறையும், ஒளி முறைகளும் நகரத்தில் கிடைக்கும் வசதிகளை விவசாயிக்கு வழங்கின. அதனுல், இல்லங்களில் நிலவிய அலுப்பும் அசதியும் நீங்கின. மின்சாரம் கிடைக்கக்கூடிய

பகுதியிலிருந்த பண்ணையில், பால் பிரித்தெடுக்கும் கருவி, வெண்ணெய் எடுக்கும் கருவி, கழுவும் கருவி முதலான இல்லத்திற்குரிய கருவிகளை இயக்க மின்சாரம் பயன்படுத்தப் பெற்றது. கிராமப்புறங்களில் 1930-களின் துவக்கத்தில் மின்சார வசதிகள் பெருகியமையால், பண்ணைகளில் மின்சாரம் மிகுதியாகப் பயன்படுத்தப்பெற்றது.

விவசாயத்தை இயந்திரமயமாக்கியதன் விளைவாக, பண்ணை இயந்திரங்களின் மதிப்பு 1860 முதல் 1890 முடிய உள்ள ஆண்டுகளில் இரண்டு மடங்குகளுக்குமேல் பெருகியது; 1890 முதல் 1930 முடிய உள்ள ஆண்டுகளில் இயந்திர மதிப்பு 500,000,000 டாலர்களிலிருந்து 3,600,000,000 டாலர்களாக உயர்ந்தது. பண்ணைகளில் உபயோகித்த மின்சக்தி 1900 முதல் 1935 முடிய உள்ள ஆண்டுகளில் எட்டு மடங்காகப் பெருகியது என மதிப்பிட்டுள்ளனர். பண்ணைத்தொழிலாளரின் உற்பத்தித் திறன் பெருக்கம், இயந்திரமயமாதலின் முக்கிய விளைவுகளில் ஒன்றாகும். ஒரு தொழிலாளியின் உற்பத்தித் திறன் சுமார் 400 சதவீதமாக உயர்ந்தது எனக் கணக்கிட்டுள்ளனர். இதனால், செல்வம் பெருகியது. இச் செல்வத்தின் ஒரு பகுதி விவசாயியின் கையிலேயே தங்கியது. எனவே, விவசாயி தனக்கு வேண்டிய கருவிகளை வாங்கி, தனது பொருளாதார நிலையை உயர்த்திக்கொண்டான். ஆனால், அதே வேளையில் இயந்திரமயமாதலின் காரணமாகச் செல்வத்தின் பெரும் பகுதி நில உடைமையாளரின் கைகளிலேயே குவியும் சூழ்நிலையும் ஏற்பட்டது. அந்நில உடைமையாளர்கள் விலையுயர்ந்த இயந்திரங்களை வாங்கினர். குறிப்பிட்ட இந்த நூற்றாண்டு முடிவதற்கு முன்னர் தலைசிறந்த தானிய மாநிலங்களில் விவசாயத் தொழிலாளர்களின் எண்ணிக்கை பெருகியது என்பது குறிப்பிடத் தக்கது.

முன்னணியில் நிற்கும் ஏழு தானிய மாநிலங்கள்

(இல்லினாய், அயோவா, கான்சாஸ், நெப்ராஸ்கா, மின்னசோட்டா, வடடெக்கோட்டா, தென் டெக்கோட்டா)

	1880	1900	பெருக்கம் சத வீதத்தில்
நிலஉடைமையாளர்கள் (நிலச்சொந்தக் காரர்கள் அல்லது குத்தகையாளர்)...	836,967	1,073,911	28
விவசாயத் தொழிலாளர்கள் ...	363,233	631,740	74

இவ்விரு வர்க்கத்தினரின் சதவீத அதிகரிப்பு நாடு முழுவதும் ஒரே அளவிலேயே இருந்தது. ஏனெனில், தென்னாட்டில்

குத்தகை முறை விவசாயம் வளர்ச்சியுற்றது. தானிய மாநிலங்களில் மூலதனம் உள்ள வர்க்கத்தினருக்கு வாய்ப்பும் வசதியும் இருந்தன. அப் பகுதிகளில் விலையுயர்ந்த இயந்திரங்கள் உபயோகத்திற்கு வந்தன. எனவே, ஏழ்மை நிலையில் வதிந்த விவசாயி குத்தகையாளனாகவோ அல்லது விவசாயத் தொழிலாளியாகவோ மாறும் நிலை ஏற்பட்டது. விவசாயப் புரட்சியின் விளைவாக, நிலமற்ற விவசாயத் தொழிலாளிவர்க்கம் உருவாகியது. அமெரிக்காவிலும் ஐரோப்பாவிலும் இத்தகைய தொழிலாளிவர்க்கம் தோன்றியது விவசாயப் புரட்சியின் துரதிர்ஷ்டமே.

சுருங்கச் சொல்லின், பண்ணைகளில் இயந்திரங்களை ஈடுபடுத்தியமையால், தொழிலாளர்கள் வேறு வேலைகளுக்குச் செல்ல முடிந்தது ; விவசாயப் பண்டங்களின் உற்பத்தி பெருகியது; தலா உற்பத்தி பெருகியது; பண்ணை வாழ்க்கையில் நிலவிய அலுப்பும் சலிப்பும் ஓரளவுக்கு நீங்கின ; குதிரைகளுக்கு வேண்டிய தீனியை உற்பத்தி செய்வதோடு அமையாது, வேறு பண்டங்களை உற்பத்தி செய்யவும் நிலத்தினைப் பயன்படுத்த முடிந்தது ; நில உடைமையாளர்களின் உண்மை வருமானம் பெருகியது. ஆனால், புதிய இயந்திரங்களைப் பயன்படுத்தியதால் மூலதனம் இல்லாதவர்கள் விவசாயத்தில் ஈடுபடுவது கடினமாதலால், அவர்கள் நிலமற்ற விவசாயத் தொழிலாளர்களாக மாறினர் ; 1918ஆம் ஆண்டிலிருந்து, விவசாயப் பண்டங்களின் உற்பத்தி எல்லையற்று பெருகியது. (இரண்டாவது உலக யுத்தத்தின்போது இந்த நிலை இல்லை.)

விஞ்ஞானமுறை விவசாயம்

தற்காலத்தில் விஞ்ஞான முறை விவசாயத்தில் ஓர் ஈடுபாடு உள்ளது. விவசாயத் துறையில் இயந்திரமயமாக்குதல், தற்கால விஞ்ஞான முறை விவசாயத்தின் ஒரு கூறு ஆகும். ரோம் நாட்டு வழக்கத்தைப் புதுப்பித்ததுபோல, நெதர்லண்ட்ஸில் விஞ்ஞான முறை விவசாயம் துவங்கியது. பதினெட்டாம் நூற்றாண்டில் விஞ்ஞான முறை விவசாயம் இங்கிலாந்திற்குப் பரவியது. காலி நிலங்கள் நிறைய இருந்தமையாலும், வளங் கொழிக்கும் புது நிலம் நிறைய கிடைத்தமையாலும், தொழிலாளர்கள் நிறைய கிடைக்காமையாலும் ஐக்கிய அமெரிக்காவில் விஞ்ஞான முறை விவசாயம் உடனடியாகப் பரவவில்லை. வாஷிங்டன், ஜெஃபர்சன், லிவிங்ஸ்டன், கிளே போன்ற விவசாயப் பெரியார்கள் விவசாய வழிமுறைகளை வளர்க்கப் பரிசோதனைகள் செய்தனர். விவசாயத்திற்கு வேண்

டிய செய்திகளைத் திரட்டி வழங்கவும், சிறந்த விவசாயத்தைப் போற்றவும் விவசாயக் கழகங்களும், கவுன்டி சந்தைகளும் முயன்றன.[8] எனினும், சாதாரண சராசரி அமெரிக்க விவசாயி தன்னுடைய நிலத்தைப் பாழாக்கியும், தன்னுடைய கால் நடைகளை நன்கு பேணாமலும், ஆரம்ப காலத்தில் நிலவிய வழி முறைகளையே பின்பற்றி வந்தான். பத்தொன்பதாம் நூற்றாண்டின் இறுதியாண்டுகளில் சில நல்ல சூழ்நிலைகளின் காரணமாக, விஞ்ஞான முறை விவசாயத்தில் ஆர்வம் பெருகியது. சிறந்த போக்குவரவு வசதிகளின் காரணமாக, சந்தைகள் விரிந்தன ; பண்டத்தின் தரம் உயர்ந்தது. அக் காலத்தில் விலைவாசிகள் குறையத் தொடங்கவே, சிறந்த போட்டி ஏற்பட்டு, சிறந்த எளிய விவசாய வழிமுறைகள் செல்வாக்கடைந்தன. பயிர்த் தொழிலுக்கு ஏற்ற காலி நிலங்கள் படிப்படியாக மறையத் தொடங்கவே, விஞ்ஞானமுறை விவசாயத்தில் ஆர்வம் பெருக்கெடுத்தோடியது.

விஞ்ஞான முறைகளை வளர்க்கத் தூண்டுகோலாக விவசாயிகளின் தனிப்பட்ட முனைப்பும், பண்ணைச் செய்தி வழங்கும் பத்திரிகைகளும், பண்ணை நிருவாகங்களும் அமைந்த போதிலும், மத்திய, மாநில அரசாங்கங்களே முக்கியமான தூண்டுகோல்களாக விளங்கின. பெருந் தொழிலதிபர்கள் போலல்லாமல், தன்னூர்ந்த, சிறு விவசாயியின் கையிலே முதல் கிடையாது. பரிசோதனை வேலைக்குச் சிறிய அளவிலேயே அவன் நிதி வழங்கினான். பெரிய அளவில் பரிசோதனைகள் நிகழ்த்த அரசாங்க அமைப்புகளே முன்வரவேண்டும்.

மாநில அரசும் மத்திய அரசும் 1860-களில் அமெரிக்க விவசாயிக்கு வேண்டிய உதவிகளை வழங்கின. இதற்கு மூன்று காரணங்கள் உண்டு. முதலில், விவசாயத்தின் அடிப்படை முக்கியத்துவத்தை அரசாங்கம் உணர்ந்திருந்தது. விவசாயப் பண்டங்களின் ஆண்டு மதிப்பு சராசரியாக (1919—1929) சுமார் $ 11,000,000,000 ஆக இருந்தபோதிலும், முக்கியமான பொறிவழித் தொழிற் பண்டங்களின் மதிப்பு (உதாரணமாக இறைச்சி, மாவு, பருத்தி, கம்பளித் துணி வகைகள், காலணிகள் முதலியன) $ 60,000,000,000 ஆக இருந்தபோதிலும், அவற்றில் பாதிக்குமேல் விவசாயத்தையே சார்ந்திருந்தன. இருப்புப்பாதை சரக்கேற்றக் கூலியில், பண்ணைப் பண்டங்களின் பங்கு மிகவும் முக்கியமாகும். இப்பொழுதுங்கூட நமது பொருளாதார வாழ்க்கையின் அடிப்படை விவசாயமேயாகும்.

[8] அதிகாரம் 11ஐக் காண்க.

இரண்டாவதாக, நமது வரலாற்றின் பெரும் பகுதியில், விவசாயி சட்ட மன்றத்தில் முக்கிய அங்கம் ஏற்றுள்ளான். 1880-ல், சிறந்த இலாபம் தரும் வேலைகளில் ஈடுபட்டோரின் தொகையில் 49 சதவீதத்தினர் விவசாயத்தில் ஈடுபட்டிருந்தனர். இந்தத் தொகை 1910-ல் 32.5 சதவீதமாகவும், 1930-ல் 21.4 சதவீதமாகவும்[9] குறைந்தபோதிலும், தொழில் துறையைச் சார்ந்த ஜனத்தொகை குவியலாக இருந்தமையால், விவசாயிக்கு மேல்சட்டமன்றத்தில் செல்வாக்கிருந்தது. தென்னாட்டு செனட்டர்களும்மேற்குப்பிரதேச செனட்டர்களும் விவசாயிகளின் கோரிக்கைக்குச் செவிசாய்த்தனர். விவசாயிகளின் பிரச்சினை எழும்பொழுது, இரு சட்ட மன்றங்களிலும் உள்ள விவசாய கோஷ்டிகள் ஒன்றுசேர்ந்தன. மூன்றுவதாக, தொழிற் புரட்சிக் காலத்தில் நிலவிய தலையிடாக் கொள்கை படிப்படியாக மங்கத் தொடங்கியது. அரசாங்கத்திற்கும் விவசாயத்திற்கும் ஏற்பட்ட தொடர்பில் அது தெற்றென விளங்கியது. விவசாயியினுடைய அரசியற் செல்வாக்கினாலும், விவசாயத்தின் முக்கியத்துவத்தினாலும், ஏனைய பொருளாதாரக் குழுக்களுடன் விவசாயி போட்டியிட இயலாததாலும், விவசாயத்திற்குப் பாதுகாப்பு தேவை என உணரப் பெற்றமையாலும் அரசாங்கத் தலையிடாக் கொள்கை மங்கத் தொடங்கியது. மேலும், வெளிநாடுகளிலிருந்து வாங்கிய கடன் செலவுகளை அடைக்க, முதல் உலக யுத்தகாலம்வரையிலேனும் பெரு விவசாய ஏற்றுமதிகள் தேவைப்பட்டன. எனவே, அரசாங்க உதவி, மூன்று முறைகளில் கிடைத்தது: ஆய்வும் கல்வியும்; சட்டத்தின் மூலம் பாதுகாப்பு; நிலத்தை வேளாண்மைக்குக் கொண்டுவருதலும் நீர்ப்பாசன வசதியும்.

விவசாயப் பிரச்சினைகளை விஞ்ஞான ரீதியாக ஆராய்வதற்கும் கல்விக்கும் அரசாங்க உதவி கிடைத்ததுபற்றி முன்னரே விளக்கியுள்ளோம். விவசாய இலாக்காவின்மூலம், விவசாயப் பள்ளிகளும் பரிசோதனை நிலையங்களும் வளர்க்கப்பெற்றன. குடியரசுத் தலைவர் ஜார்ஜ் வாஷிங்டன் அரசாங்கக்குழு தேவையென சிபார்சு செய்தார். 'விவசாயப் புள்ளிவிவரங்களைச் சேகரிக்கவும் விவசாயப் பிரச்சினைகளை ஆராயவும்' உரிமைப் பத்திரங்களின் கமிஷனரிடம் காங்கிரஸ் 1839-ல் 1,000 டாலர்களை வழங்கியது. 1862-ல் அப் பொறுப்புகளை கமிஷனரிடமிருந்து நீக்கி, விவசாய கமிஷனரிடம் அவற்றைக் காங்கிரஸ்

[9] 1880ஆம் ஆண்டிற்குரிய கணக்கில் மரத் தொழிலிலும் மீன் தொழிலிலும் ஈடுபட்டோரின் எண்ணிக்கை சேர்ந்துள்ளது. Statistical Abstract, 1930, பக். 60; Census 1930, 'Population', V, '39.

அளித்தது. விவசாயத்தைப்பற்றிய செய்திகளைப் பரப்பி, புதிய, தரமுள்ள விதைகளையும் செடிகளையும் மக்களுக்கு வழங்கிப் பிரசாரம் செய்யும் கழகம் ஒன்றினை விவசாய கமிஷனர் அமைக்கவேண்டும். 1889-ல் அக் கழகம் ஏனைய இலாக்காக்களுக்குரிய அந்தஸ்தினைப் பெற்றது. அக் கழகத்தின் கமிஷனர் செயலாளராக உயர்த்தப்பெற்று, அமைச்சரவையில் உறுப்பினராகவும் சேர்த்துக்கொள்ளப்பட்டார்.

விவசாய இலாக்காவின் கல்விப் பணிகளும் ஆராய்ச்சிப் பணிகளும் பல்வேறு துறைகளிலும் பரவி, தனித்தனிக் கழகங் களும் உருவாகின. கால்நடைத் தொழிற் கழகம் இறைச்சி யைக் கண்காணிக்கும் பணியையும் தொற்றுநோய் பரவுதலைத் தடுக்கும் பணியையும் மேற்கொண்டது. கால்நடைகளிடம் பரவும் சுரம், புளூரோ நிமோனியா, குளம்படி நோய், வாய்ப் புண், காலராபோன்ற தொற்றுநோய்களை அக் கழகம் நன்கு ஆராய்ந்து தடை செய்தது. பயிர்த் தொழிற் கழகம் செடிக ளிடையே பரவும் நோயினைத் தடை செய்தது; சிறந்த விவசாய வழிமுறைகளைப்பற்றிய ஆராய்ச்சி செய்தது; நிலத்திற்கு ஏற்ற முறையில் செடிகொடிகளைத் தயாரித்தது; விதைகளைப் பகிர்ந்தளித்தது; இன்னும், பல்வேறு பணிகளையும் மேற் கொண்டது. காஃபிர் தானியம் (kaffir corn), டூரம் கோதுமை (durum wheat), வறண்ட நிலத்திலும் பயிராகும் அல்ஃபால்ஃபா (Alfalfa), மித சீதோஷ்ண நிலையில் வளரும் பழ வகைகள் முதலான 34,000 செடிகொடி வகைகளையும் அக் கழகம் பயன் படுத்த முனைந்தது. மேற்குறிப்பிட்ட கழகத்துடன் மிகவும் நெருக்கமான தொடர்புடைய கழகம், புழுபூச்சியியலைப் பற்றியதும் செடிகளுக்கு வரும் தொற்றுநோய்களைப்பற்றி யதும் ஆகும். இக் கழகம் பூச்சிகளைப்பற்றி நன்கு ஆராய்ச்சி செய்து, பூச்சிபொட்டுகளைக் களைந்து, செடிகொடிகளுக்குப் பயன்பெறும் பூச்சிகளை வளர்க்கும். ஹெஸ்ஸியன் ஈ (Hessian fly), ஜிப்சி அந்துப்பூச்சி, தவிட்டு நிற வால் உடைய அந்துப் பூச்சி, வேறு வகையான அந்துப்பூச்சி, தானியத்தைத் துளை போடும் பூச்சி, ஜப்பான் வண்டு, மெடிட்டரேனியன் பழப் பூச்சி முதலியவற்றை ஒழிக்க நடவடிக்கைகள் எடுக்கப் பட்டன.[10] விவசாய இரசாயன—என்ஜினியரிங் கழகம் மண்ணி லுள்ள இரசாயன, பௌதீகக் கூறுகளையும், இரசாயன உரத்தையும், விவசாயப் பண்டங்களையும்பற்றிய ஆராய்ச்சி செய்கிறது. பண்ணைக்குரிய இயந்திரங்களைப்பற்றிய ஆராய்ச் சியும் அக் கழகம் செய்கிறது.

[10] **Yearbook of Agriculture, 1930,** பக். 50—60.

மரங்களைப் பாதுகாத்து வளர்த்தல், பால் பண்ணைத் தொழிலுக்குரிய பிரச்சினைகள், சந்தையை வளர்ப்பதற்குரிய பிரச்சினைகள், விவசாயக் கடன் வசதிகள், இல்லத்துப் பொருளாதாரம், விவசாயப் புள்ளிவிவரங்களைச் சேகரித்து வெளியிடுதல் முதலிய காரியங்களை ஏனைய கழகங்கள் கவனித்துக் கொண்டன. விவசாய இலாக்கா, விவசாயத் துறையிலுள்ள பகுதிகள் அனைத்திலும் நன்கு கவனம் செலுத்திச் சிறந்த கருத்துரைகளை வழங்கியது. மேலும், அரசியலாரின் ஏனைய இலாக்காக்களும் விவசாயத்தில் நாட்டம் செலுத்தின. உதாரணமாக, வர்த்தக இலாக்கா, 1940ஆம் ஆண்டிலிருந்து வானிலை ஆராய்ச்சி, தட்பவெப்பநிலை ஆராய்ச்சி, நிலநடுக்க ஆராய்ச்சி ஆகிய ஆராய்ச்சிகளில் ஈடுபட்டது. இவ் வாராய்ச்சிகளை முன்பெல்லாம் விவசாய இலாக்காவின் வானிலைக் கழகமே மேற்கொண்டிருந்தது.

மத்திய அரசாங்கத்தைப்போலவே, மாநில அரசுகளும் விவசாய இலாக்கா, நிதி ஒதுக்கம், காப்புச் சட்டம் ஆகியவற்றின்மூலம் விவசாயத்தை வளர்த்துவந்தன. விவசாயப் பண்டங்கள் சிலவற்றை உற்பத்தி செய்வதற்கு உதவித் தொகையையும் சில மாநில அரசுகள் வழங்கின. உதாரணமாக, கான்சாஸ் அரசு பீட் சர்க்கரையை உற்பத்தி செய்ய உதவித்தொகை வழங்கியது. விவசாயிகளின் கட்சிச் சார்பற்ற அரசியற் குழுவின் முழுத்திட்டத்தை 1919-ல் ஆதரித்து, வட டெக்கோட்டாவின் சட்ட மன்றம் உதவித்தொகை வழங்கியது. மாவாலைகளையும் சுமை தூக்கும் கருவிகளையும் மாநில அரசுகளே ஏற்று நடத்தவேண்டுமென்றும், குடும்ப மனையகத்தினருக்கு மாநில அரசுகள் கடன் பணம் வழங்க வேண்டுமென்றும், நிலத்தை விலை பேசி வாங்குவோருக்கும் கடன் வசதி செய்துதரவேண்டுமென்றும் அக் குழு விரும்பியது. கிழக்குப் பிரதேசத்தைச் சார்ந்த நிதித்துவ முதலாளிகளின் எதிர்ப்பும், 1920-க்குப் பின்னர் ஏற்பட்ட விவசாய மந்தமும், அரசியல் சார்ந்த எதிர்ப்பும் இத்தகைய முயற்சிகளைத் தோற்கடித்துப் பொன்றச் செய்தன.

விவசாயக் கல்வி வளர்வதற்குப் பெருந் தூண்டுகோலாக விஞ்ஞான முறை விவசாயம் அமைந்தது. மத்திய, மாநில அரசுகளும் விவசாயக் கல்வியைத் தூண்டி வளர்த்தன. ஐம்பதுகளில் விவசாயக் கல்வி பரவலாக வளர்ச்சியுறவே, மாநிலங்கள் பலவற்றில் விவசாயப் பள்ளிகள் தோன்றின. மோரில் சட்டம் (1862) நிறைவேறவே, விவசாய இயக்கம் மேலும் வலிவும் பொலிவும் பெற்றது. மோரில் சட்டத்தை

1857-ல் ஜஸ்டின் எஸ். மோரில் கொண்டுவந்தவுடன், அதனைக் குடியரசுத் தலைவர் புட்சனன் மறுப்பாணை செய்து விட்டார். பின்னர், அச் சட்டம் போருக்குப் பின்னர் கொண்டு வரப்பட்டு, நிறைவேற்றப்பெற்றது. இச் சட்டத்தின்படி, ஒவ்வொரு மாநிலத்திற்கும், ஒவ்வொரு செனட்டருக்கும், காங்கிரசிலுள்ள ஒவ்வொரு பிரதிநிதிக்கும் பொது நிலத்தி லிருந்து 30,000 ஏக்கர்கள் வழங்கவேண்டும். இந்த நிலங்களை விற்பதன்மூலம் கிடைக்கும் பணத்தையும் அதற்குரிய வட்டி யையும் சேகரித்து, விவசாயக் கல்லூரியை நிறுவவேண்டும். விஞ்ஞானப் பாடங்கள், இலக்கியங்கள், இராணுவப் பயிற்சி கள் முதலியவற்றுடன், விவசாயம், நுட்பத்தொழில் முதலிய வற்றிற்குரிய பாடங்களையும் இணைத்து அக் கல்லூரியில் பயிற்சி தரவேண்டும். மாநிலச் சட்டமன்றம் விரும்பிய முறையில் அப் பாடங்களில் பயிற்சி தரவேண்டும். வாழ்க்கையின் பல்வேறு துறைகளில் உயர் இலட்சியமும் நடைமுறைக்கு ஏற்ற வகையில் கல்விப் பயிற்சியும் தரவேண்டும்.

விவசாயக் கல்வியைப் பரப்புகின்ற முயற்சியில், முதலில் நிறைவேற்றிய நிலக்கொடைச் சட்டமே, சட்ட மன்றம் இயற்றிய தலைசிறந்த சட்டமாகும். அதனைத் தொடர்ந்து, ஒவ்வொரு மாநிலத்திலும், ஹாவாய், பூரிடோ ரிக்கோ, அலாஸ்கா முதலிய பகுதிகளிலும் கல்லூரிகள் எழுந்தன. சில மாநிலங்களில், விவசாயப் பள்ளிகளையும் நுட்பத்தொழிற் பள்ளிகளையும், மாநிலப் பல்கலைக் கழகங்களுடனும் ஏனைய கல்லூரிகளுடனும் இணைத்தனர். மெஸ்ஸாசுசெட்சில், விவ சாயக் கல்லூரி ஒன்றினையும் நுட்பத்தொழில் நிறுவனம் ஒன்றினையும் துவக்கும் நோக்கத்துடன், வருமானத்தை இரண்டு பகுதிகளாகப் பிரித்து வழங்கினர். தற்பொழுது, அறுபத்தொன்பது நிலக்கொடைக் கல்லூரிகள் விவசா யத்தைப் போதித்துவருகின்றன. மோரில் சட்டத்தைத் தொடர்ந்து, 1890, 1907ஆம் ஆண்டுகளில் மேலும் சட்டங்கள் நிறைவேறின. அரசாங்க ஆதரவு பெற்ற ஒவ்வொரு பள்ளிக்கும் ஆண்டொன்றுக்கு 50,000 டாலர்கள் கிடைத்தன. பல்வேறு மாநிலக் கல்லூரிகளிலுள்ள பரிசோதனை நிலையங் களுக்கு வேண்டிய நிதியினை, 1887-ல் நிறைவேற்றப்பெற்ற ஹாட்ச் சட்டம் (Hatch Act) வழங்கியது. இத்தகைய பள்ளிகள் ஆராய்ச்சி வேலையிலும் படிப்பு சொல்லித்தரும் வேலையிலும் நாட்டம் செலுத்தின.

கல்வி போதித்து, விஞ்ஞான ஆராய்ச்சி செய்வதோடு அமையாது, இக் கல்லூரிகள், பயிற்சிபெற ஒழுங்காக வராத

மக்களுக்கும் செய்தியைப் பரப்பின: விவசாயக் கல்லூரிகள், மழைக்காலத்தில் குறுங்காலப் பயிற்சித் திட்டத்தையும் விஸ்தரிப்பு வேலையையும் மேற்கொண்டன. விஸ்தரிப்பு ஆக்க வேலைத் திட்டத்தைக் கடிதப் போக்குவரத்துமூலமும், வெளியீடுகளின்மூலமும், புகைவண்டிகளைப் பயன்படுத்தி நகர்ந்து செல்லும் பள்ளிகள்மூலமும், விவசாயிகளின் நிறுவனங்கள்மூலமும், பண்ணைகளில் செயற்படுத்திக் காட்டும் பரிசோதனைகள்மூலமும், விவசாயிகளின் இயக்கங்களின் தொடர்பின்மூலமும் பரப்பிவந்தனர். ஸ்மித்-லீவர் விஸ்தரிப்பு சட்டத்தை (Smith-Lever Extension Act) 1914-ல் நிறை வேற்றிய காங்கிரஸ் இத்தகு வேலைகளைப் பாராட்டியது. அச் சட்டத்தின்மூலம், 480,000 டாலர்களை ஒதுக்கி, மாநிலங் களுக்குச் சமபங்காகப் பகிர்ந்து அளிக்கப்பெற்றது. மேலும், 600,000 டாலர்கள் வழங்கப்பெற்றன. தொடர்ந்து ஏழாண்டு களுக்கு ஆண்டொன்றுக்கு 500,000 டாலர்கள் கூடுதலாக வழங்கப்பெற்றன. மத்திய அரசு, இக் காரியத்திற்கென 4,580,000 டாலர்களை ஆண்டு ஒன்றுக்கு ஒதுக்கிவைத்தது.

செய்தியைப் பரப்புவதிலும் பரிசோதனைகள் நிகழ்த்து வதிலும் ஈடுபட்ட ஐக்கிய அமெரிக்க விவசாய இலாக்கா விவசாயக் கல்வியைப் பரப்புவதில் நாட்டம் செலுத்தியது.. பன்னிரண்டிற்கு மேற்பட்ட வெளியீடுகளின்மூலம் விவசா யத்தைச் சார்ந்த செய்திகளை விவசாய இலாக்கா. பரப்பி வந்தது. விவசாய ஆண்டு நூல் (Yearbook of Agriculture), விவசாயியின் செய்தி அறிக்கை (Farmer's Bulletin), விவசாய ஆராய்ச்சிப் பத்திரிகை (Journal of Agricultural Research), மாதாந்தர தானிய அறிக்கை (Monthly Crop Reporter), வாராந்தர செய்திக் கடிதம் (Weekly News Letter) ஆகியவை களே குறிப்பிடத்தக்க வெளியீடுகளாகும். மாநில விவசாய இலாக்காக்களும், மத்திய அரசின் விவசாய இலாக்காவைப் போலவே இயங்கின. கவுன்டி சந்தைகளும் மாநிலச் சந்தை களும் விவசாயக் கல்வியறிவை நன்கு பரப்பின. நூற்றுக் கணக்கான விவசாய சங்கங்கள் செடிகொடி வளர்ப்பைப். பற்றியும் கால்நடை வளர்ப்பைப்பற்றியும் நல்ல முறையில் பிரசாரம் செய்தன. கிட்டத்தட்ட 500 பத்திரிகைகள் விவசாயத்தைப்பற்றிய செய்தியை ஒவ்வொரு விவசாயிக்கும் வழங்கின. பல்வேறு பத்திரிகைகள், 500,000 பிரதிகளை விற்பனை செய்தன. ஸ்மித்-ஹியூஜெஸ் வேலை வாய்ப்புக் கல்விச் சட்டம் (Smith-Hughes Vocational Education Act) 1917-ல் நிறைவேறியது. அச் சட்டத்தின்மூலம், விவசாயப் பயிற்சிக்கு வேண்டிய நிதியுதவி உயர்நிலைப் பள்ளிகளுக்குக் கிடைத்தது.

பல்வேறு மாநிலங்களிலும் கிராமப் பள்ளிகளுக்கு நிதியுதவி கிடைத்தது. மத்திய, மாநில விவசாய இலாக்காக்கள் ரேடியோமூலமும் விவசாயக் கல்விக்குரிய நிகழ்ச்சிகளைப் பிரசாரம் செய்தன. விவசாயச் செய்திகள் நல்ல முறையில் பரவவே, விஞ்ஞான முறை விவசாயத்தில் விவசாயிகள் வியத்தகு ஆர்வம் காட்டினர். இருபதாம் நூற்றுண்டின் ஆரம்ப காலம்வரையில், சில அமெரிக்க விவசாயிகளே ‘புத்தக வழி விவசாய முறையில்’ (Book-farming) அக்கறை காட்டினர். முதல் உலகப் போர்க் காலத்திலிருந்து இப்போக்கு மாறியது.

விவசாயக் கல்வியிலும் ஆராய்ச்சியிலும் மத்திய ஆட்சியின் அழுத்தமான ஈடுபாட்டினைப்பற்றி விளக்கியுள்ளோம். நிலக் கொடைக் கல்லூரிகளின் பரிசோதனை நிலையங்களின் ஆக்கப் பணிகளை நாம் மறந்துவிடக்கூடாது. விவசாய ஆராய்ச்சியில் ஏனைய நாடுகளையும் மிஞ்சும் வகையில் ஐக்கிய அமெரிக்கா முன்னணியில் நிற்கிறது. இத்தகைய பரிசோதனை நிலையங் களில்தாம் ஐக்கிய அமெரிக்காவின் ஆக்கப் பணிகள் சிறந்து விளங்குகின்றன. பேராசிரியர் டபிள்யூ. ஓ. அட்வாட்டர் (W. O. Atwater) அவர்கள் தலைமையின்கீழ், கனெக்டிகட்டில், மிடில் டவுனில் உள்ள வெஸ்லியன் பல்கலைக்கழகத்தில் (Wesleyan University) 1875-ல் முதல் விவசாயப் பரிசோதனை நிலையம் அமைக்கப்பெற்றது. ‘அமெரிக்க விவசாயி’ (American Agriculturist) எனும் பத்திரிகையின் அதிபர் ஆரஞ்ச் ஜட் (Orange Judd) அவர்களுடைய உதவித் தொகையைக் கொண்டும், மாநில ஆட்சியின் நிதி ஒதுக்கத்தைக் கொண்டும் விவசாயப் பரிசோதனை நிலையம் இயங்கியது. அந்நிலையத்தில் செய்யப்பெற்ற ஆக்கப் பணியினால் கவரப்பெற்று, காங்கிரஸ் 1887-ல் ஹாட்ச் சட்டத்தை (Hatch Act) இயற்றியது. அச் சட்டத்தின்படி, ஒவ்வொரு மாநிலத்திலும் பரிசோதனை நிலையம் தோன்றியது. அந்நிலையங்களில் விஞ்ஞானிகள், தத்தம் துறையைச் சார்ந்த ஆராய்ச்சி வேலையில் ஈடுபட்டனர். எடுத்துக்காட்டாக, அலபாமாவில் நோய்களைப்பற்றியும் பருத்திச் செடியின் வளர்ச்சியைப்பற்றியும் பரிசோதனைகள் செய்யப்பெற்றன. பிளோரிடாவில் பைன்ஆப்பிளைப்பற்றிய ஆராய்ச்சி நடைபெற்றது. டெக்சாசில் கால்நடை வளர்ப் பைப்பற்றிய ஆராய்ச்சி நடைபெற்றது. லூயிசியானாவில் புதுரக கரும்புச் சாகுபடிபற்றிய ஆராய்ச்சி நடைபெற்றது. மின்னசோட்டாவில் கோதுமையில் நோய் பரவாமல் தடுக்கும் ஆராய்ச்சியும், வெர்மன்ட் பகுதியில் உருளைக் கிழங்கில் நோய் பரவாமல் தடுக்கும் ஆராய்ச்சியும் நிகழ்ந்தன. விவசாய ஆராய்ச்சியின் விளைவாகப் பயிர்வகைகளின் ஆண்டு மதிப்பு

உயர்ந்தது. இத் துறையில் மேலும் ஆக்கப் பணிகள் நடைபெறவேண்டும். அமெரிக்காவில் ஏக்கர் ஒன்றுக்குச் சராசரி கோதுமை உற்பத்தி, இங்கிலாந்து, ஜெர்மனி அல்லது ஹாலண்டு போன்ற நாடுகளின் உற்பத்தியில் பாதியே யாகும். பின்னர் குறிப்பிட்ட மூன்று நாடுகளிலும் நிலச் சாகுபடி பல நூற்றாண்டுகளாக நிலவிவருகிறது. நாம் ஓர் ஏக்கர் நிலத்தில் உற்பத்தி செய்யும் பயிரின் அளவு மேற்கு ஐரோப்பிய உற்பத்திக்குச் சமமாக இல்லையெனில், அதற்குக் காரணம் விஞ்ஞான விவசாய முறை நமக்குத் தெரியாதென்பதன்று ; ஆனால், ஓர் ஏக்கரில் உற்பத்தியாகும் பயிரின் அளவைவிட ஓர் ஆள் உற்பத்தி செய்யும் பயிரின் அளவையே நாம் பெரிதும் கருதுகிறோம்.

நிலத்தின்மீது மிகுதியான ஜனத்தொகையின் அழுத்தம் விஞ்ஞான விவசாய முறையின்மீது சில விளைவுகளை ஏற்படுத்தின என்பது குறிப்பிடத்தக்கது. உழுவதற்கு ஏற்ற நிலங்கள் தீர்ந்தவுடன், போதுமான அளவுக்கு மழைவளம் உடைய பகுதிக்கும் ராக்கிகளுக்கும் இடையிலுள்ள அரை குறையான வறட்சியுடைய பகுதியை நோக்கிக் குடியேற்றக் காரர்கள் மேற்கு நோக்கி முன்னேறினர். ஆரம்ப கால எண்பதுகளில் எண்ணற்ற மழையாண்டுகளில் குடியேற்றம் பெருகியது. பின்னர், வானிலை மாறியவுடன், மழை குன்றியதால், உலர்பண்ணை முறையை மக்கள் மேற்கொண்டனர். உலர்பண்ணை முறையைப் பின்பற்றியதால், அறுவடைக்குப் பின்னர், நிலத்தை ஆழ உழவேண்டியது அவசியமாயிற்று; ஒவ்வொரு தடவையும் மழை பொழிந்த பின்னரும் ஆழ உழ வேண்டியதாயிற்று ; மேல் மண்ணையும் பொடி செய்ய வேண்டும் ; களைகளைக் களைந்தெறியவேண்டும் ; ஒன்றுவிட்ட ஆண்டுகளில் கோடைக் காலத்தில் பயிரிடாத நிலையில் நிலத்தை உழவேண்டும் ; ஆவியாதலைத் தவிர்க்கவேண்டி, இவற்றையெல்லாம் செய்யவேண்டும். இத்தகைய பண்ணை முறைக்கு வேண்டிய கோதுமை, மக்காச் சோளம் போன்ற வறட்சியை எதிர்த்து நிற்கும் பயிர் வகைகளை ஆசியா, ஆப்பிரிக்கா போன்ற நாடுகளின் வறண்ட பிரதேசங்களிலிருந்து விவசாய இலாக்கா இறக்குமதி செய்தது. உலர்பண்ணை முறை, பெருமளவு நிலத்தினை விவசாயத்திற்குக் கொண்டுவந்த போதிலும், நிலத்தின் பெரும் பகுதியையும் பாழாக்கிவிட்டது. பெரும் புயற் காற்று மில்லியன் கணக்கான ஏக்கர்கள் கொண்ட நிலத்தின் மேல்மண்ணைப் புரட்டி நீக்கிவிட்டமையால், அத்தகைய நிலம் விவசாயத்திற்குப் பயன்படாமல் கெட்டுவிட்டது.

நீர்ப்பாசனமும் நிலத்தைப் பயிர்த்தொழிலுக்குத் திருப்புதலும்

பெருஞ் சமவெளிப் பிரதேசங்களை நோக்கியும் ராக்கிகளின் அடிக்குன்றுகளை நோக்கியும் விவசாயி முன்னேறத் தொடங்கவே, அவன் விவசாயத்திற்கு வேண்டிய நீர் கிடைக்காமல் தொல்லையுற்றான். மலிவான உலோகக் காற்றாடிகளும் உலர் பண்ணை முறையும் பிரச்சினைகளுக்கு முழுத் தீர்வு காணமுடியவில்லை. துவக்க கால குடியேற்ற நாட்களிலிருந்து நீர்ப்பாசன வசதிமூலமே முழுத் தீர்வு காணமுடியும் என்ற நம்பிக்கை தொடர்ந்து நிலவியது. குடும்ப மனையகச் சட்டத்தின்படி, மத்திய அரசாங்கம் செழிப்புள்ள நிலத்தில் 160 ஏக்கர்களை வழங்கிய போதிலும், 1877-ல் நிறைவேறிய பாலைநிலச் சட்டத்தின்மூலம், மூன்று ஆண்டுகளில் நீர்ப்பாசன வசதி செய்யப்படும் என்ற நிபந்தனையின்பேரில், ஏக்கர் ஒன்றுக்கு $ 1.25 வீதம் 640 ஏக்கர் வாங்கலாம் என்று முடிவாயிற்று. (ஏக்கர் ஒன்றுக்கு 25 சென்டிலிருந்து மூன்று ஆண்டுகளில் ஒரு டாலர் விலை தரவேண்டும்.) உலர்பண்ணை முறைக்கு மேற்குறிப்பிட்ட நிலப்பரப்பளவே தேவையாகும். ஆனால், செறிந்த வேளாண்மையுள்ள சிறிய நிலத்திற்கே நீர்ப்பாசனம் ஏற்றதாகும். எப்படி இருந்தபோதிலும், நில ஊழல் பெருக இச் சட்டம் துணைபுரிந்தது. எண்பதுகளிலும், தொண்ணூறுகளிலும் மத்திய அரசாங்க உதவித்தொகையின்மூலம் நீர்ப்பாசனத்தைப்பற்றிய பிரசாரம் நடைபெற்றது. காங்கிரஸ் 1888-ல் நீர்ப்பாசன அளவாய்வு தயாரித்தது. பின்னர், 1894-ல் காங்கிரஸ் கரே சட்டத்தை (Carey Act) இயற்றியது. வறண்ட பிரதேசங்களிலுள்ள மாநிலங்கள் பொது நிலத்திலிருந்து 1,000,000 ஏக்கர்களைப் பெற்று, தனியார் துறையினர்மூலம் நீர்ப்பாசன வசதியை உருவாக்கலாம் என அச் சட்டம் அறிவித்தது. ஆனால், சமர்ப்பிக்கப்பெற்ற திட்டங்களை ஏற்றுக்கொள்ளும் அதிகாரமும் நீர் வழங்குவதற்குரிய கட்டணத்தை நிர்ணயிக்கும் அதிகாரமும் காங்கிரசிற்கே உரியனவாகும். பொதுவாக, நிலம் ஏக்கர் ஒன்றுக்கு 50 சென்டுகளுக்கு விற்பனையாயிற்று. இத் திட்டங்களின் நீர் உரிமை ஏக்கர் ஒன்றுக்கு சராசரி 30 முதல் 40 டாலர்கள் மதிப்புடையனவாகும். சாதாரணமாக இத்தகைய நீர் உரிமைச் செலவைப் பத்தாண்டுத் தவணைகளில் செலுத்த வேண்டும். முழுச் செலவினையும் தீர்க்கும்வரையில், நீர்த் தேக்கங்களையும், அணைக்கட்டுகளையும், மற்ற அமைப்புகளையும் நீர்ப்பாசனக் கம்பெனிகளே தங்களுடைய ஆதிக்கத்தில் வைத்துக்கொண்டன.

செயற்கை நீர்ப்பாசன முறை இரு காரணங்களினுல் மிகவும் மெதுவாகவே ஊர்ந்து சென்றது. முதலில், மூலதனம் நிறைய தேவைப்பட்டது. பெருமளவில் நீர்ப்பாசனத் திட்டமிடவேண்டுமெனில், மத்திய அரசாங்கத்தின் நிதியையும் மூலவளங்களையுமே பயன்படுத்தவேண்டும். இரண்டாவதாக, மிகச் சிறிய பகுதிதான் நீர்ப்பாசனத்திற்கு ஏற்றதாகும். நிலச் சாகுபடி சட்டத்தை 1902-ல் நிறைவேற்றிய பின்னர், மத்திய அரசு நீர்ப்பாசனத் திட்டத்தை மேற்கொண்டது. பதினாறு மாநிலங்களிலுள்ள பொது நில விற்பனையிலிருந்து கிடைத்த தொகையை நீர்ப்பாசனத்திற்கென ஒதுக்கிவைக்கவேண்டும் என அச் சட்டம் அறிவித்தது. பணம் கிடைத்தவுடன், உள்துறைச் செயலாளர் இத்தகைய வேலைகளை ஏற்று நடத்தக் குத்தகைகள் வழங்குவார். கொள் முதல்மூலமாகவோ அல்லது குடும்ப மனையகச் சட்டத்தின் மூலமாகவோ நிலத்தைப் பெற்ற விவசாயிகள் ஆண்டுச் செலுத்துகைகள்மூலம் நீர்ப்பாசனத் திட்டத்திற்காகும் செலவினைத் தந்து, அதற்குரிய நிதியைப் பேணுவர். மேற்குறிப்பிட்ட சட்டத்தின்படி, 300,000,000 டாலர்களுக்கு அதிகமான நிதி ஒதுக்கத்தை வறண்ட பகுதிகளிலுள்ள நிலத்தைச் சாகுபடிக்குக் கொண்டுவருவதில் செலவழித்தனர். 1956-ல் 3,323,000 ஏக்கர்களுக்கும் மேலாக நீர்ப்பாசன வசதி பெற்று, சாகுபடிக்குக் கொண்டுவரப்பட்டன. அந் நிலங்களைச் சாகுபடி செய்வதன்மூலம் உற்பத்தியான தானியங்களின் மதிப்பு ஆண்டொன்றுக்கு 497,000,000 டாலர்களுக்கு மேலாகும்.

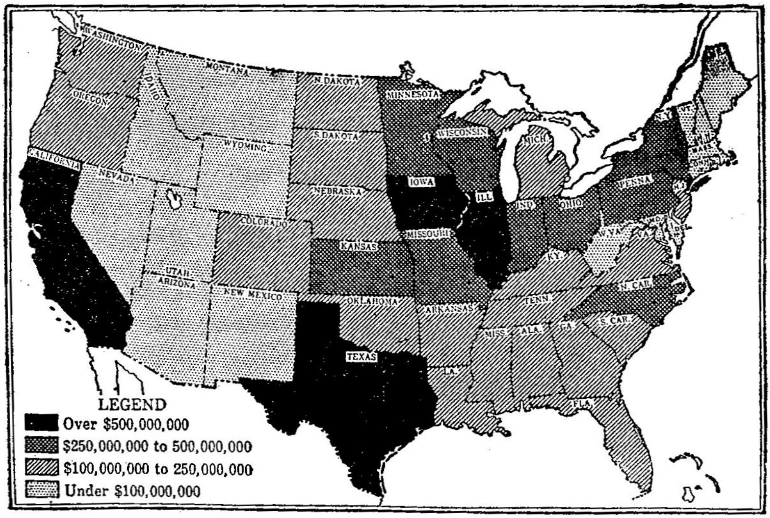
உள்துறை இலாக்காவின் நிலச் சாகுபடிக் கழகம் மேற்கொண்ட இருபதுக்கும் மேற்பட்ட நீர்ப்பாசனத் திட்டங்கள் முடிவுற்ற பின்னர், பல மில்லியன் ஏக்கர்கள் நீர்ப்பாசனம் பெற்றன. அரிசோனுவில் உள்ள ரூஸ்வெல்ட் அணைக்கட்டும், ஐடாகோவில் உள்ள அரோராக் அணைக்கட்டும் (Arrowrock Dam), நியூ மெக்சிகோவில் உள்ள எலிபண்ட் பட் அணைக்கட்டும் (Elephant Butte Dam), கொலராடோ நதியில் உள்ள பவுல்டர் அணைக்கட்டும், வாஷிங்டனில் உள்ள கிராண்ட் கௌலி அணைக்கட்டும் (Grand Coulee) முக்கிய நீர்ப்பாசனத் திட்டங்களாகும். கிராண்ட் கௌலி அணைக்கட்டுமட்டும் 1,000,000 ஏக்கர்களுக்குமேல் நீர்ப்பாசன வசதி பெறும் என மதிப்பிட்டுள்ளனர். அவ்வாறு நீர்ப்பாசன வசதி பெறும் நிலத்தின் அளவு டிலாவேர் மாநிலத்திலுள்ள நிலத்தின் அளவுக்குக் கிட்டத்தட்ட சமமாகும். நீர்ப்பாசனத் திட்டத்தின் மூலம் கணிசமான அளவுக்கு நிலத்தைச் சாகுபடி செய்த போதிலும், எதிர்காலத்தில் அவ்வளவு எதிர்பார்க்க முடியாது.

பெருஞ் சமவெளியில் பதினுறில் ஒரு பங்கு நிலமே நீர் கிடைக்கும் பகுதியில் அமைந்துள்ளது. மத்திய அரசாங்கம் இவ்வாறு கிடைக்கும் நீரினைச் சேமித்துத் தகுந்த முறையில் பயன்படுத்துகிறது. மத்திய அரசு கட்டிய அணைக்கட்டுகளிலிருந்து கிடைக்கும் மின்சாரம், நீர்ப்பாசனத் திட்டத்தைப் போலவே நல்ல முறையில் பயன்படும். (தற்பொழுது 5,000,000-க்கு மேற்பட்ட கிலோவாட் மின்சக்தி கிடைக்கிறது.)

பொருளாதாரச் சமத்துவப் போர்

மிகுதியான உற்பத்திக்கும் விலைவீழ்ச்சிக்கும் இடையில் சிக்குண்ட விவசாயிகள், பத்தொன்பதாம் நூற்றுண்டின் இறுதி நாற்பதாண்டுகளில், உயர்ந்து வளரும் வாழ்க்கைத் தரத்தில் தங்களுக்கும் பங்கு வேண்டும் என இடையருது போராடினர். இருப்புப்பாதைகளின் ஊழல்களை எதிர்த்தும் சர்வாதீன விலைவாசிகளை எதிர்த்தும் விவசாயிகள் போராடியதால், மாநில, மத்திய அரசாங்கங்கள் தலையிட்டு நிலைமையைச் சரிசெய்தன. பணவீக்கத்தையும் உயர் வட்டி வீதத்தையும் எதிர்த்து விவசாயிகள் போரிட்ட போதிலும், 1890 முடிய எந்தவித முன்னேற்றமும் ஏற்படவில்லை. பத்தொன்பதாம் நூற்றுண்டின் இறுதியில் பாப்புலிஸ்டு கட்சியினர்தாம் 1892-ல் விவசாயிகளின் திட்டங்களைப் பிரசாரம் செய்தனர். பாங்குகளின் கட்டுப்பாடு இல்லாது தானே ஏறியும் இறங்கியும் இயங்குகின்ற நாணயமுறை, இரண்டு சதவீத வட்டிக்குக் கடன் வழங்குதல், பதினுறுக்கு ஒன்று என்ற வீதத்தில் பொன்னையும் வெள்ளியையும் அளவில்லாது நாணயமாக அச்சடித்தல், படிமுறைப்படுத்தப்பெற்ற வருமானவரி, அஞ்சல் சேமிப்பு பாங்குகள், இருப்புப்பாதைகளையும், தந்தி, டெலிபோன் முதலியவற்றையும் அரசாங்கமே ஏற்று நடத்துதல், இரகசிய வாக்குரிமை, செனட்டர்களை நேரடியாகத் தேர்ந்தெடுத்தல், துவக்க உரிமையும் குடி ஒப்பமும் வழங்குதல் ஆகிய இன்றியமையாத பொருளாதார, அரசியல் கோரிக்கைகளை பாப்புலிஸ்ட் கட்சியினர் கிளப்பினர். சர்வாதீனத்தை எதிர்த்துக் கிளர்ச்சியும் நடைபெற்றது. பொருளாதார, அரசியல் சமத்துவத்தை ஏற்படுத்த இத் திட்டம் உறுதுணையாக நின்றது. (இத் திட்டத்தின் பெரும் பகுதி நிறைவேறிவிட்டது.) இரயில்வேக்கள், தர்மகர்த்தா அமைப்புகள், நாணய முறை முதலியன குறித்து நிகழ்ந்த போட்டியைக் குறித்துப் பின்வரும் அதிகாரங்களில் விரிவாக விளக்குவோம். கடன் வசதிகளைப் பெருக்கும் முயற்சியைப்பற்றிமட்டும் இங்கு ஆராய்வோம்.

கடன் வாங்கிய பணத்தின்மூலமே மேற்குப் பிரதேசம் வளர்ச்சியுற்றதால், ஆரம்ப ஆண்டுகளில் அது ஒரு கடன் பிரதேசமாகவே இருந்தது. மூலதனம் தேவைப்பட்ட பொழுது, மேற்குப் பிரதேசம் கிழக்குப் பிரதேசத்தைச் சார்ந்த கடன் ஈவோரிடமிருந்தே உயர்ந்த வட்டிக்குக் கடன் வாங்கியது. கிழக்குப் பிரதேசப் பண்ணை அடைமானங்களில் வட்டிவீதம் வழக்கமாக 6 அல்லது 7 சதவீதமே இருக்கும். (செலவுகள் அனைத்தும் இவ் வட்டி வீதத்தில் சேர்க்கப்படும்.)



(From Statistical Abstract, 1940, p. 670)

இராஜ்ஜியங்களின் மொத்தப் பண்ணை வருமானம், 1939

(தேசப்படத்தில் காண்பித்துள்ள வருமானத்தில் குத்தகை வரி, பொதுநலன் செலுத்துகைகளைப்பற்றிய குறிப்பு சேர்க்கப்படவில்லை.)

ஆனால், மேற்குப் பிரதேச விவசாயிகள் 8 அல்லது 10 சதவீத வட்டி வீதங்களையோ அல்லது சில வேளைகளில் 15 சதவீத வட்டி வீதங்களையோ செலுத்திவந்தனர். எல்லைப்புறக் கடன்களில் உள்ள பெரும் இடையூறுகளின் காரணமாகவும், மேற்குப் பிரதேசத்தில் போதுமான அளவுக்கு பாங்கு வசதிகள் கிடைக்காத காரணத்தினாலும் வட்டி வீதங்களில் இவ் வேற்றுமை நிலவியது. 1900-க்குப் பின்னர் நிலைமை சீர்பெற்ற போதிலும், அப் பகுதியில் பாங்குகள் புதிதாகத் தோன்றிய போதிலும், இன்சூரன்சு கம்பெனிகள் பண்ணை அடைமானங்களில் முதலீடு செய்தபோதிலும் பொதுவாகவே விவசாயிக்குக் கிடைக்கும் கடன் வசதிகள் போதவில்லை. கடன்பட்ட

விவசாயி, எளிய முறையில் குறைந்த வட்டிக்குப் பணம் வழங்கும் நாணய பாங்கு முறை வரவேண்டும் என்று கோரினன். எனவே, மேற்கத்திய விவசாயிகள் ஐக்கிய அமெரிக்காவின் முதல் பாங்கையும் இரண்டாவது பாங்கையும் எதிர்த்தார்கள். உள்நாட்டுப் போருக்குப் பின்னர், கிரீன்பேக் குறைப்பையும் எதிர்த்தார்கள். பதினாறுக்கு ஒன்று என்ற வீதத்தில் பொன்னையும் வெள்ளியையும் அளவில்லாமல் நாணயமாக அச்சடிக்கவேண்டும் என்றும் கோரினார்கள். தாராள இயல்புடைய பாங்கு சட்டங்கள் இயற்றவேண்டும் என்றும் கோரினார்கள்.[12]

போதுமான கடன் வசதிகள் கிடைக்கவில்லையெனப் பல ஆண்டுகளாக விவசாயிகள் புகார் செய்தபோதிலும், 1900-க்குப் பின்னரே ஏனைய வர்க்கத்தினர் அப் பிரச்சினையில் ஆர்வம் காட்டினர். அந்த ஆண்டில் தியோடோர் ரூஸ்வெல்ட் ஏற்படுத்திய தேசவாழ்வு கமிஷன் கடன் வசதித் தேவையை எடுத்துக் காட்டியது. ஐரோப்பாவில் நிலவும் பண்ணை அடைமான முறைகளைப்பற்றி தேசீய நாணய கமிஷன் தெளிவுறுத்தியது. குடியரசுக் கட்சியினரும், முன்னேற்றக் கட்சியினரும், ஜனநாயகக் கட்சியினரும் இப் பிரச்சினைகுறித்துப் போரிடுவதாக 1912-ல் முழக்கினர். 1863ஆம் ஆண்டிலிருந்து நிலவிவரும் தேசீய பாங்கு முறையை விவசாயிகள் இரண்டு காரணங்களுக்காக எதிர்த்தனர். முதலில், தேவைப்படும் குறைந்த பட்ச முதல் அதிகமாக இருந்ததால், போதுமான அளவுக்குத் தேசீய பாங்கு முறை சிறு சமூகங்களுக்குப் பயன்படவில்லை. இரண்டாவதாக, சேமிக்கப்பெற்ற மூலதனம் நகரத்திலுள்ள தொழிற்றுறைக்கும் ஊகவணிகத்திற்கும் பயன்படும் வகையில் தேசீய பாங்கு முறை இயங்கியது. ஜனநாயக நிருவாகத்தினால் 1913-ல் ஏற்படுத்தப்பெற்ற ஃபெடரல் காப்பு முறை, தேவைப்படும்பொழுது நாணயத்தைப் பெருக்கி விவசாய வர்க்கத்தினருக்கு வசதிகளை வழங்குவதில் பெரிதும் பயன்படும் என்று எதிர்பார்க்கப்பெற்றது; நாட்டின் ஒரு பகுதியிலிருந்து மறுபகுதிக்கு நிதி செல்லும் என்றும் எதிர்பார்க்கப்பெற்றது. பண்ணை அடைமானங்கள்மீது தேசீய பாங்குகள் முதல் முறையாகக் கடன் வழங்க, ஃபெடரல் காப்பு முறைச் சட்டம் அனுமதியளித்தது. மேலும், ஃபெடரல் காப்பு பாங்கு, ஆறு மாதங்

[12] ஹெச். யூ. ஃபாக்னர், 'Decline of Laissez Faire', ப. 358—365 காண்க. 1897-க்குப் பின்னர் பண்ணைக் கடன்பற்றிய செய்தியை ஊன்றிப் பயில்க.

களுக்குரிய விவசாயப் பத்திரங்களுக்கு மறுகழிவு செய்து தரும். ஆனால், மூன்று மாதங்களில் முதிரும் வர்த்தகப் பத்திரங்களுக்குமட்டுமே மறுகழிவு கிடைக்கும்.

1916-ல் நிறைவேறிய ஃபெடரல் பண்ணைக் கடன் சட்டம் விவசாயிகளுக்குப் பயன்படும் முறை வழக்கத்திற்கு வந்தது. இச் சட்டத்திற்கு இருபெருங் குறிக்கோள்கள் உண்டு. முதலில், விவசாயிகளுக்கு வேண்டிய கடனை ஆறு மாதத்திற்கோ அல்லது அதற்குமேல் உள்ள காலத்திற்கோ எளிதாக வழங்கவேண்டும். இரண்டாவதாக, விவசாயிகளுக்குக் குறைந்த வட்டிக்குக் கடன் வழங்கவேண்டும். குடியரசுத் தலைவரால் நியமனம் செய்யப்பெற்ற ஃபெடரல் பண்ணைக் கடன் குழுவின் மேற்பார்வையில், 750,000 டாலர்களை ஆரம்ப முதலாகக் கொண்டு, பன்னிரண்டு ஃபெடரல் நில பாங்குகளை நிறுவ அச் சட்டம் அனுமதியளித்தது. இப் பாங்குகள் தனித் தனியாக விவசாயிகளுக்குக் கடன் வழங்கவில்லை. தேசியப் பண்ணை நிலச் சங்கங்கள் என்று அழைக்கப்படும் கூட்டுறவு முறையில் கடன் வாங்கும் குழுக்களுக்குமட்டுமே மறுகழிவு வழங்கப்பெற்றது. இச் சங்கங்கள் குறைந்தபட்சம் பத்து உறுப்பினர்களைக் கொண்டிருத்தல் வேண்டும்; குறைந்த பட்சம் 20,000 டாலர்களையேனும் கடனைப் பெறவேண்டும். நிலத்தின் மதிப்பில் 50 சதவீதத்தை மீறாமலும், நிரந்தர வளர்ச்சிக்குரிய மதிப்பில் 20 சதவீதத்தை மீறாமலும் கடன்கள் வழங்கப்படும். ஆரம்ப முதலீட்டிற்கு மேலாக நிதி தேவைப்படின், விவசாயிகளிடமிருந்து கிடைத்த அடைமானப் பத்திரங்களை விற்று நிதியினைத் திரட்ட ஃபெடரல் நில பாங்குகள் முனைந்தன. இத்தகைய பத்திரங்களுக்கு வரி விதிக்கப் படாததால், (சொத்துப்பேறு வரிகளைத் தவிர்த்து) இப்பத்திரங்களே சிறந்த பாதுகாப்புள்ள முதலீடாகத் திகழ்ந்தமையால், விவசாயிகளுக்குத் தேவைப்படும் கடன் குறைந்த வட்டிக்குக் கிடைக்கும் என்று கருத இடமுண்டு.[13] ஃபெடரல் நில பாங்குகளைப்போலவே, தனியார் துறையினர் ஒன்று சேர்ந்து துவக்கும் கூட்டுப் பங்கு நில பாங்குகளை ஃபெடரல் பண்ணை நிலச்சட்டம் ஏற்றுக்கொண்டது. (பின்னர் கூட்டுப் பங்கு நில பாங்குகளை 1933-ல் நிறைவேறிய பண்ணைக் கடன் நாணயச் சட்டம் நீக்கிவிட்டது.) அப் பாங்குகள், முதல் அடைமானங்களையும் வரியிலிருந்து விலக்கப்பெற்ற பண்ணைக்

[13] பொதுமக்களும் பங்குத் தொகை செலுத்தலாம் என்று விதி செய்யப்பட்டிருந்தும், அவர்கள் அதில் ஆர்வம் காட்டவில்லை. எனவே, 12 பாங்குகளுக்குத் தேவையான 9,000,000 டாலர்கள் கொண்ட பங்குத் தொகையில் 8,891,270 டாலர்களை மத்திய அரசாங்கமே கட்டியது.

கடன் பத்திரங்களையும் சந்தையில் விற்று வேண்டிய நிதியினைத் திரட்டின. சங்கங்களுக்குப் பதிலாக விவசாயியிடத்திலேயே இப் பாங்கு நேரடித் தொடர்பு கொள்ளலாம்.

சட்டத்தின்மூலம் நிறைவேறிய கடன் வசதிகளும் முழு திருப்தி அளிக்கவில்லை. நெடுங்காலக் கடன் வசதிகள் வலியுறுத்தப்பெற்றன. ஆனால், ஆரம்பகால 1920-களில் விவசாயிகள் குறுங்காலக் கடன் வசதியின் தேவையை உணர்ந்தனர். இவ் வசதிகளை 1923-ல் நிறைவேறிய விவசாயக் கடன் சட்டம் வழங்கியது. ஃபெடரல் நில பாங்குகளுக்குத் துணையாகப் பன்னிரண்டு ஃபெடரல் இடைநிலைக் கடன் பாங்குகள் ஏற்பட அச் சட்டம் அனுமதியளித்தது. அப் பாங்குகள் தனிப்பட்ட கடனாளிகளைப்பற்றிக் கருதுவதில்லை; அல்லது நில அடைமானத்தின்மீது நேரடியாகக் கடன் வழங்குவது கிடையாது. ஆறு மாதங்கள் முதல் மூன்று ஆண்டுகள்வரையில், விவசாயப் பத்திரங்களுக்கும் கால்நடைப் பத்திரங்களுக்கும் அப் பாங்குகள் மறுகழிவு வழங்கும். இப் பாங்குகளுக்கு ஐக்கிய அமெரிக்கக் கருவூலம் ஐந்து மில்லியன் டாலர்கள் கொண்ட முதல் வழங்கியது.

எக்கால அளவிற்குட்பட்டும் நியாய வட்டிக்கு விவசாயி கடன் பெற இச் சட்டம் உதவியது. கொடுமையான வட்டி வீதத்திலிருந்து விவசாயி விடுபட்டான். ஆரம்பகால பாப்புலிஸ்டுகளின் கோரிக்கைகள் நிறைவேறின. மேலும், 1933-ல் நிறைவேறிய பண்ணைக் கடன் சட்டத்தின்மூலம், விவசாயக் கடன் கட்டுமானம் நன்கு திருத்தியமைக்கப்பெற்றதைப்பற்றி பின்னர் எழுதுவோம்.[14] விவசாயிகள் திவாலாவதைத் தடுத்து நிறுத்த எளிய முறையில் கடன் வசதி வழங்கவேண்டும் என்பதை அனைவரும் உணர்ந்துகொண்டனர்.

அண்மைக் காலத்திய விவசாயப் போக்குகள்

பொதுவாகச் சொல்லவேண்டுமெனில், 1890 முடிய அமெரிக்க விவசாய வரலாறு மேற்கு நோக்கிச் செல்லும் இயக்கத்தைப்பற்றியதும் ஊகவணிகத்திற்கும் உற்பத்தி செய்வதற்கும் வேண்டிய புது நிலத்தை நாடிச் செல்வதுபற்றியதுமே ஆகும். விரிவாகக் குறிப்பிடவேண்டுமெனில், புதிய இயந்திரங்களைக் கண்டுபிடித்தமையாலும், புது மண்ணிற்கு ஏற்றவாறு பயிர் வகைகள் அமைந்தமையாலும், பழைய சமூகங்களுக்கு ஒத்துவராத, புதிய பிரதேசங்களில் படிப்படியாகப் பயிர்த்

[14] அதிகாரம் 30ஐக் காண்க.

தொழில் மேற்கொள்ள நேரிட்டமையாலும் விவசாய வரலாற்றில் திருத்தம் ஏற்பட்டது. புது நிலத்தில் சாகுபடி தொடங்கவே விவசாயப் பண்டங்களின் விலை குறைந்தது; ஏற்றுமதிக்குத் தேவையான அளவிற்கும் உற்பத்தி பெருகியது.

இருபதாம் நூற்றாண்டு தொடங்கியவுடன், அமெரிக்க விவசாயம், பழைய காலத்திலிருந்து முன்னேறி விலகி, புதிய காலத்தில் பெருமித நடைபோடத் தொடங்கியது. நிலத்தின் பெரும் பகுதி 1900ஆம் ஆண்டிற்கு முன்னரே எண்ணற்றோர் யாவருக்கும்முன் வாங்கும் உரிமையின்படி வாங்கி, வேளாண்மைக்குக் கொண்டுவந்துவிட்டமையால், உலர் பண்ணை முறையிலிருந்தும், நீர்ப்பாசனத் திட்டத்தின்மூலமும், வடிகாலின்மூலமும், காட்டு நிலத்தையும் வளர்ச்சியுறாத நிலத்தையும் பயன்படுத்துவதன்மூலமும் சாகுபடிக்குப் புதிதாக நிலம் சேர்க்கப்பட்டது. 1900-க்கு முன்னர் முப்பது ஆண்டுகளில் ஆண்டொன்றுக்கு 15,000,000 ஏக்கர்கள் வீதம் பண்ணை நிலம் அதிகரித்தது; 1900 முதல் 1910 முடிய உள்ள ஆண்டுகளில் 4,000,000 ஏக்கர்கள் வீதமே அதிகரித்தது; அதாவது, 4.8 சதவீதமே அதிகரித்தது. 1910 முதல் 1920 முடிய உள்ள பத்தாண்டுகளில், பண்ணை நிலம் 8.8 சதவீதமும் வளர்ச்சியுற்ற நிலம் 5.1 சதவீதமும் அதிகரித்தது. இதற்குக் காரணம், யுத்தமே ஆகும். நமது வரலாற்றில் 1920 முடிய, ஐக்கிய அமெரிக்காவில் பண்ணைகளில் சேர்க்கப்பட்ட நிலம் 50.2 சதவீதமாக உயர்ந்தது; 1925-ல் 48.6 சதவீதமாகக் குறைந்தது; 1930-ல் 51.8 சதவீதமாக உயர்ந்தது. 1920-க்குப் பின்னர் பண்ணைகளும் குறைந்தன. (1920-ல் 6,448,343 பண்ணைகளாகவிருந்து 1950-ல் 5,382,162 பண்ணைகளாகக் குறைந்தது.) தொழில் உழைப்பின் கிடைப்பருமை, புதிய கருவிகளைப் பயன்படுத்தியதால் பண்ணைகளை ஒன்றுசேர்த்துப் பெரிதாக்கியமை, அந்துப்பூச்சி ஆகியவற்றின் காரணமாகவே பண்ணைகளின் எண்ணிக்கை குறைந்தது.

அமெரிக்காவில் 1910 வரையில் பரந்த வேளாண்மையே நிலவியது. தொழிலாளரைப் பெறவேண்டி, நிலத்தை இழப்பதில் தயக்கமே ஏற்படவில்லை. மண்ணிலுள்ள வளத்தினைச் சுரண்டிக்கொண்டு அதற்கு ஒன்றும் திருப்பித்தராத சுரங்கத் தொழிலாளிபோலவே விவசாயியும் நடந்துகொண்டான். நிலத்தின் மதிப்பும் பண்ணைப் பண்டங்களின் மதிப்பும் உயரவே, விவசாயி செறிந்த வேளாண்மையை மேற்கொண்டான். இருபதாம் நூற்றாண்டின் முதல் பத்தாண்டுகளில் செறிந்த வேளாண்மைக்குச் செல்வாக்கு இருந்தது. அடுத்த பத்தாண்டு

களில், முதல் உலக யுத்தத்தின் காரணமாக புது நிலம் சாகுபடிக்கு வரவே, செறிந்த வேளாண்மை செல்வாக்கிழந்தது. எனினும், மக்காச் சோளம், பார்லி, பக் கோதுமைபோன்ற பயிர்களைச் செறிந்த வேளாண்மைமூலம் விளைத்தனர். உரத்தினை நிறைய பயன்படுத்தி, வேளாண்மையை நன்கு பேணிவந்தனர். 1920ஆம் ஆண்டின் சென்சஸைச் சார்ந்த உற்பத்தி சதவீதங்கள், பல்வேறு பண்டங்களின் உற்பத்திக் கென ஒதுக்கிவைக்கப்பெற்ற நிலத்தின் அதிகரிப்பிற்கு இணை யாக உயர முடியவில்லை; என்றாலும், செறிந்த வேளாண்மை குன்றவில்லை. வளம் குறைந்த நிலத்தினையே சாகுபடிக்குக் கொண்டுவந்தமையால், உற்பத்தி சதவீதங்கள் குறைந்தன எனலாம்.

இருபதாம் நூற்றாண்டின் முதல் இருபது ஆண்டுகளில், விவசாய உற்பத்திப் பெருக்கம் தொழிற்றுறை உற்பத்தியைப் போலவோ சுரங்கத் தொழில் உற்பத்தியைப்போலவோ வேகமாக வளரவில்லையென்றாலும், விவசாய முன்னேற்றம் குறிப்பிடத்தக்க ஒன்றேயாகும். உதாரணமாக, 1897 முதல் 1917 முடிய உள்ள ஆண்டுகளில் மொத்த உற்பத்தி 30 சத வீதம் அதிகரித்தது. இருபதாம் நூற்றாண்டின் ஆரம்பத்தில் உற்பத்தியில் சில மாறுதல்கள் ஏற்பட்டன. பழ வகைகள், சர்க்கரை, எண்ணெய்ப் பயிர் வகைகள் (பருத்திக்கொட்டை, கடலைக்கொட்டை), கோழிகள், முட்டைகள் ஆகியவை பெருகின. வைக்கோல், தானிய வகைகள், கம்பளி, இறைச்சிக் காகும் விலங்கினங்கள் ஆகியவற்றின் உற்பத்தியில் வேகம் குறைந்தது. பக் கோதுமை உற்பத்தியும் ஃபிளாக்ஸ் விதை (flax seed) உற்பத்தியும் குன்றின. ஐக்கிய அமெரிக்கா, மிகப் பெரும் புகையிலை ஏற்றுமதி நாடாகத் திகழ்ந்தது. போர்க் காலத்தில் சிகரெட் புகைபிடித்தல் பெருகியமையாலும், பெண்களும் சிகரெட் புகைபிடிக்கத் தொடங்கியமையாலும் உள்நாட்டுத் துய்ப்புப் பெருகவே, புகையிலை உற்பத்தி பெருகியது. 1897 முதல் 1914 முடிய உள்ள ஆண்டுகளில் பருத்தி உற்பத்தி கணிசமான அளவுக்குப் பெருகியது. மேற்குத் திசையில் ஒக்லாஹோமா, மேற்கு டெக்சாஸ் பகுதி களில் பருத்தி உற்பத்தி பெருகியது. பின்னர், அந்துப்பூச்சியின் காரணமாகவும், ஏற்றுமதிகள் குறைந்தமையாலும், வெளி நாடுகளிலிருந்து போட்டிகள் பெருகியமையாலும் பருத்தி உற்பத்தி பொன்றத் தொடங்கியது. ஐக்கிய அமெரிக்கா வெளிநாடுகளிலிருந்து தனக்கு வேண்டிய சர்க்கரையில் ஐந்தில் நான்கு பங்கினைத் தொடர்ந்து இறக்குமதி செய்தபோதிலும், உள்நாட்டிலேயே சர்க்கரை உற்பத்தி பெருகியவண்ண

மிருந்தது. கரும்புமூலம் கிடைக்கும் சர்க்கரையைவிட பீட் கிழங்கின்மூலம் கிடைக்கும் சர்க்கரையே அதிகமாகும். இவ் வாண்டுகளில் உணவு முறையில் ஏற்பட்ட மிக முக்கிய மாற்றம் எதுவெனில், கலிஃபோர்னியாவிலும் ஃபிளோரிடாவிலும் கிடைக்கும் சிட்ரஸ் பழவகைகளை (citrus fruits) மக்கள் விரும்பி உண்டமையேயாகும்.

மக்கள் நகரங்களை நோக்கிச் சென்றமையே விவசாய வாழ்க் கையில் ஒரு முக்கியமான அம்சமாகும். நகர ஜனத்தொகை வளர்ந்ததுபோல, கிராம ஜனத்தொகையும் வளரவில்லை; பண்ணை உற்பத்தியும் பெருகவில்லை. 1910-ல், 2,500 அல்லது அதற்குமேல் உள்ள மக்களைக் கொண்ட நகரங்களைமட்டும் கவனித்தால், நகர ஜனத்தொகை, சிறுபான்மை நிலையிலேயே இருந்தது (45.8 சதவீதம்). ஆனால், 1920-ல் 51.4 சதவீத மாகவும், 1930-ல் 56.2 சதவீதமாகவும் நகர ஜனத்தொகை வளர்ந்தது. மொத்தத்தில், இது சிறந்த போக்கேயாகும்.

ஜனத்தொகையும் விவசாயமும்

	1880	1900	1910	1920	1930
கிராம ஜனத்தொகை* (மில்லியன்களில்) ...	32,950	39,313	41,637	42,437	44,637
கிராம ஜனத்தொகையின் சதவீதம் ...	65.0	51.7	45.3	40.1	36.4
முந்திய சென்சசைவிட சதவீத அதிகரிப்பு ...	...	9.5	5.9	1.9	2.6
முந்திய சென்சசைவிட மொத்த ஜனத்தொகையின் சதவீத அதிகரிப்பு ...	30.1	20.7	21.0	14.9	7.7
மொத்த ஜனத்தொகையில் தலா ஏக்கர் ...	5.7	5.5	5.2	4.8	4.3

* இணைக்கப்பெற்ற பகுதிகளைச் சாராத ஜனத்தொகையே இந்த அட்டவணையில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது.

Commerce Yearbook, 1932, I, 132, 133.

அரசாங்கப் புள்ளியியல் அதிகாரி ஒருவர் பின்வருமாறு குறிப் பிடுகிறார்: 'ஒரு நூற்றாண்டிற்கு முன்னர், மொத்த ஜனத் தொகையில் ஐந்தில் நான்கு பகுதியினர் விவசாயத்தில் ஈடுபட் டிருந்தனர். அத்தியாவசியமான பண்டங்களை உற்பத்தி செய் வதில் பெரும்பாலான மக்கள் முழு நேரமும் உழைத்தனர்

என்பதே அதன் பொருள். இக் காலத்திற்குப் பின்னர், விவசாயத்தில் ஈடுபட்டிருந்தவர்களின் எண்ணிக்கை வீதாசாரம் குறைந்தது. வசதிகளைப் பெருக்கும் பண்டங்களின் உற்பத்தியில் மக்கள் ஈடுபட்டனர். வாழ்க்கைத் தரமும் உயர்ந்தது. விவசாய உற்பத்தியில் ஏற்பட்ட முன்னேற்றமே இந்த மாற்றத்திற்குக் காரணமாகும். நல்ல நிலங்கள் சாகுபடிக்கு வந்தமையாலும் உற்பத்தி முறையில் முன்னேற்றம் கண்டமையாலுமே விவசாயம் வளர்ச்சியுற்றது.'[15] பண்ணைகளில் நடைபெற்றுவந்த உணவுப் பண்டங்களைப் பதப்படுத்தும் வேலைகளை நகரத்தில் மேற்கொண்டனர்.

சதவீதக் கணக்கிட்டுக் குறிப்பிடின், ஜனத்தொகையைப் பொறுத்தவரையிலும், இலாபம் தரக்கூடிய வேலைகளில் அமர்ந்திருப்போரைப்பொறுத்தவரையிலும், தேசீயப் பொருட் செல்வத்தைப் பொறுத்தவரையிலும் விவசாயம் படிப்படியாகத் தன் செல்வாக்கை இழந்தது. மற்ற நாடுகளைவிட நமது நாட்டில் விவசாயத்தில் ஈடுபட்டிருக்கும் ஜனத்தொகையின் வீதாசாரம் மிகவும் குறைவாகும். முதல் உலகப் போர்க் காலத்திலிருந்து விவசாயத்தில் குறைந்த வீதாசாரத்தில் மக்களை ஈடுபடுத்தியிருக்கும் நாடுகள், அர்ஜன்டைன, பெல்ஜியம், ஹாலந்து, ஸ்விட்சர்லாந்து, இங்கிலாந்து, வேல்ஸ், வியப்பையூட்டும் வகையில் ஆஸ்திரேலியா முதலியனவாகும்.[16] உண்மையில் ஐக்கிய அமெரிக்கா தொழிற்றுறை நாடாகி விட்டது.

குடும்ப மனையகச் சட்டத்தின் தூண்டுதலினாலும் கண்டத்தின் குறுக்கே இருப்புப்பாதைகள் போடப்பட்டமையாலும் மேற்குப் பிரதேசக் குடியேற்றம் கடிதில் நிறைவேறியது. எனவே, தேவைக்குமேல் உணவுப் பண்டங்களின் உற்பத்தி பெருகியது. உள்நாட்டுப் போர் முடிவுற்ற காலத்திலிருந்து தொண்ணூறுகள் முடிய உள்ள ஆண்டுகளில் அமெரிக்க விவசாயம் அமித உற்பத்தியினால் பாதிக்கப்பெற்றது. பத்தொன்பதாம் நூற்றாண்டின் முடிவில் உணவுப் பண்டங்களின் தேவை அவற்றின் அளிப்பைவிட அதிகமாயிற்று. உள்நாட்டுப் போர் முடிவுற்ற பின்னர், முதல் உலகப் போர் துவங்கிய காலம்வரையில், முதல் தடவையாக விவசாயிகள் உண்மையான செழிப்பை உணரத் தலைப்பட்டனர். உலகப் போர் ஆண்டுகளில் பெரும் பொருளாதாரச் செழிப்பு நிலவியது. பின்னர், பணவாட்டமும் பொருளாதார மந்தமும்

[15] Commerce Yearbook, 1932, I, 31.

[16] Ibid., II, 662—664.

நாட்டை நலிவுறச் செய்தன. எனவே, இருபதாம் நூற்றாண்டின் முதல் இருபது ஆண்டுகளில் திடீரென நிலமதிப்பு உயர்ந்தது. பண்ணை நிலங்களின் மதிப்பும் தானிய மதிப்பும்

குத்தகைக்காரர்கள் நிர்வகித்த பண்ணைகளின் சதவீதக் கணக்கு 1880—1930

	1880	1890	1900	1910	1920	1925	1930
ஐக்கிய அமெரிக்கா ...	26	28	35	37	38	39	42
நியூ இங்கிலாந்து ...	9	9	9	8	7	6	6
மத்திய அட்லாண்டிக் ...	19	22	25	22	21	16	15
கீழ்வடக்கு சென்ட்ரல்	20	23	26	27	28	26	27
மேல்வடக்கு சென்ட்ரல்	21	24	30	31	34	38	40
தென் அட்லான்டிக் ...	36	38	44	46	47	44	48
கீழ்தெற்கு சென்ட்ரல்	37	38	48	51	50	50	56
மேல்தெற்கு சென்ட்ரல்	35	39	49	53	53	59	62
மலையடிப் பிரதேசம் ...	7	7	12	11	15	22	24
பசிபிக் பிரதேசம் ...	17	15	20	17	20	16	18

Yearbook of Agriculture, 1930, p. 1008; Statistical Abstract, 1933, p. 548.

நான்கு மடங்கிற்குமேலாகப் பெருகின. பண்ணைப் பண்டங்களின் மதிப்பும் ஏறக்குறைய மூன்று மடங்காகப் பெருகியது. (விலை உயர்வின் காரணமாகவே ஓரளவுக்கு மதிப்பேற்றம் ஏற்பட்டது.) ஐம்பது சதவீதத்திற்கும் குறைவாகவே தானிய உற்பத்தி பெருகியபோதிலும், இதுவே நிலையாகும். போருக்குப் பின்னர் ஏற்பட்ட பணவாட்டம் உற்பத்திப் பெருக்கத்தின் பயனைக் குறையச் செய்தது. 1930-ல் சேகரிக்கப்பெற்ற புள்ளிவிவரத்தின்படி, 1910-ல் ஏற்பட்ட பலனைவிட அதிக பலனே கிடைத்தது.[17]

பொருளாதாரச் செழிப்பாயினும் சரி, மந்தமாயினும் சரி, பண்ணைக் குத்தகை முறை வளர்வதுபோலவே தோன்றியது. இதற்குப் பல காரணங்கள் இருந்தபோதிலும், விலையுயர்ந்த இயந்திரங்களை இயக்கிப் பண்டங்களின் உற்பத்தியைப் பெருக்கும் நிலங்களின் மதிப்பு உயர்ந்தவண்ணமிருந்தது. இச் சூழ்நிலையில் ஏழை ஒருவனால் செலவினங்களை முழுதும்

[17] 1920-களிலும் 1930-களிலும் ஏற்பட்ட விவசாய மந்தத்தைப்பற்றி அதிகாரம் 28-ல் விரிவாக ஆராய்வோம்.

ஏற்றுக்கொள்வது கடினமே. அரசாங்கத்தைச் சார்ந்த பொருளாதார நிபுணர்கள் 'ஏணிக் கோட்பாட்டினை' (ladder theory) வலியுறுத்திப் பேசினர். அதாவது, விவசாயத் தொழிலாளி குத்தகை முறையின்மூலம் பண்ணை உடைமையைப் பெறுவதே அக் கோட்பாடாகும். ஆனால், புள்ளிவிவரங்களை நோக்கின், ஏணியில் விவசாயத் தொழிலாளி ஏறுவதற்குப் பதிலாக இறங்கிவரும் நிலைமையே நிலவியது. எனினும், இந்தப் போக்கு 1935-ல் தலைகீழாக மாறியது. அந்த ஆண்டிலிருந்து குத்தகை முறைப் பண்ணைச் சாகுபடி 26.8 சதவீதமாகக் குறைந்தது.

உள்நாட்டுப் போருக்குப் பின்னர் அரை நூற்றாண்டில், வெளிநாட்டு வர்த்தகத்தினாலேயே அமெரிக்க விவசாயம் மிகவும் பாதிக்கப்பட்டது. உபரி உற்பத்திக்குரிய சந்தை இருந்தாலொழிய, விவசாயம் தன்னிறைவுக் கட்டத்தை மீற முடியாது. பத்தொன்பதாம் நூற்றாண்டின் பிற்பகுதியிலும், இருபதாம் நூற்றாண்டின் துவக்க ஆண்டுகளிலும் மேற்கு ஐரோப்பாவில் விரைவாக மக்கள் எண்ணிக்கை பெருகத் தொடங்கவே, அமெரிக்க விவசாயி தன் பண்டங்களுக்கு வேண்டிய சந்தையினைக் கண்டான். விவசாய ஏற்றுமதி, 1860-லிருந்து இருபதாம் நூற்றாண்டின் துவக்க காலம் வரையில் பெருகிவந்தது. விவசாய ஏற்றுமதி அப்பொழுது உச்சகட்டத்தை அடைந்தது. பதினைந்து ஆண்டுகளுக்குப் பின்னர், முதல் உலக யுத்தத்தின்போது ஏற்றுமதி மிகவும் பெருகியது. தானிய ஏற்றுமதிகளின் உச்ச ஆண்டு 1897 ஆகும். அந்த ஆண்டில் 212,000,000 புஷல்கள் ஏற்றுமதியாயின. கோதுமை 1901-ல் 239,000,000 புஷல்கள் ஏற்றுமதியாயின. உள்நாட்டுப் போருக்கு முன்னர் இறைச்சியும் இறைச்சியைச் சார்ந்த பண்டங்களும் முக்கியத்துவம் பெறவில்லை; எனினும், 1900-ல் 179,000,000 டாலர்கள் மதிப்புள்ள ஏற்றுமதியைக்கொண்டு, கோதுமை மூன்றாவது இடத்தைப் பெற்றது.

இதன் விளைவாக ஐரோப்பாவில் விவசாயக் கட்டுமானம் குலைந்து, தொழில்மயமாதல் விரைவுபடுத்தப்பெற்றது. ஆஸ்திரியாவைச் சார்ந்த பொருளாதார நிபுணர் குறிப்பிட்டுள்ளதுபோல, அமெரிக்காவைக் கண்டுபிடித்த பின்னர் பொன்னும் வெள்ளியும் ஏற்றுமதியாகியதால் பழைய உலகப் பொருளாதாரத்தில் ஏற்பட்ட மாற்றம்போலவே, அமெரிக்க விவசாயப் பண்டங்களின் ஏற்றுமதியும் பழைய உலகப் பொருளாதாரத்தில் ஒரு மாற்றத்தை உண்டாக்கியது. அமெரிக்

காவில் வளர்ந்துவரும் விவசாயச் சந்தையின் காரணமாக, எல்லைப்புற முன்னேற்றமும், புதுநிலச் சாகுபடியும், குடியேற்றமும், போக்குவரத்து வளர்ச்சியும் பெருக்கமும், சந்தை வசதிகளின் வளர்ச்சியும் துரிதப்படுத்தப்பெற்றன. அதே வேளையில், ஐரோப்பாவிற்கும் அமெரிக்காவிற்கும் இடையில் நிலவிய பாதக வாணிபக் கொடுப்பல்நிலையை அமெரிக்க விவசாய உற்பத்தி மாற்றியமைத்து, ஐரோப்பாவிலிருந்து பெருமளவு கடனைப் பெறும் சூழ்நிலையையும் உருவாக்கித் தந்தது. இதன் விளைவாக, செயற்கைக் காப்புச் சுங்கவரி முறையினால் தூண்டப்பெற்ற அமெரிக்கத் தொழிற்றுறையும் வளர்ச்சியுற்றது. விவசாயப் பண்டங்களின் ஏற்றுமதி 1900-க்குப் பின்னர் குறையத் தொடங்கியபோதிலும், ஐக்கிய அமெரிக்கா எத்தகைய பொருளாதாரத் தளர்ச்சியையும் சமாளித்து நிற்கத் தயாராக இருந்தது. ஏனெனில், அமெரிக்காவில் போதுமான அளவுக்கு நகரமயமாதல் ஏற்பட்டு விட்டது. ஐரோப்பிய சந்தை 1900 முதல் 1915 முடிய உள்ள ஆண்டுகளில் குன்றியதன் காரணமாக, அமெரிக்க விவசாயி தொல்லையுறவில்லை. மாறாக, முதல் உலக யுத்தத்தின்போது அந்தச் சந்தை செயற்கையாக வளர்ந்து, 1920-களில் மீண்டும் குன்றியதாலேயே அமெரிக்க விவசாயி தொல்லையுற்றான்.

பூகோளரீதியான விநியோகம்

எல்லைப்புற முன்னேற்றம் 1890ஆம் ஆண்டுடன் முடிவுற்ற போதிலும், விவசாயம் மேற்கு நோக்கி முன்னேறியவண்ணமிருந்தது. கலிஃபோர்னியாவில் கோதுமை உற்பத்தி 1890-களில் குறையத் தொடங்கியது உண்மையே. ஆனால், சிவப்பு நதிப் பள்ளத்தாக்கிலும், கான்சாஸ்-நெப்ராஸ்கா பகுதியிலும், டெக்கோட்டாஸ் பகுதியிலும், ஓரிகன்-வாஷிங்டன் பகுதியிலும் கோதுமை உற்பத்தி பெருகியவண்ணமிருந்தது. கோதுமையைப்போலவே, மக்காச் சோள உற்பத்தியும், பின்னர்ப் பன்றி வளர்ப்பும் பன்றிக்கறி அதிகரிப்பும் மேற்கு நோக்கி முன்னேறின. வடகிழக்குப் பிரதேசத்தில் பால் பண்ணைத் தொழில் செல்வாக்குப் பெறவே, மாட்டிறைச்சித் தொழில் நசித்தது. ஆனால், பெருஞ் சமவெளிப் பகுதியில் மாட்டிறைச்சித் தொழில் வளர்ந்தது. பத்தொன்பதாம் நூற்றாண்டின் பிந்திய ஆண்டுகளில், டெக்சாஸில் பருத்தி உற்பத்தி மூன்று மடங்காகப் பெருகியது. சில ஆண்டுகளுக்குப் பின்னர், ஒக்லஹோமாவிலும் இதே முறையில் வளர்ச்சி ஏற்பட்டது. கிழக்குக் கரைப் பகுதியிலும் மத்திய

மேற்குப் பகுதியிலும் பழவகைகளைப் பயிரிட்டனர். ஃப்ளோரிடாவிலும் கலிஃபோர்னியாவிலும் பெரு முன்னேற்றம் ஏற்பட்டன.

வடகிழக்கு : உள்நாட்டுப் போர் ஏற்படுவதற்கு முன் நிலவிய சூழ்நிலைகளே வடகிழக்குப் பிரதேசத்தில் விவசாயத்தைத் திருத்தியமைத்தன. ஒரு நூற்றாண்டுக்கு முன்னர், நியூ இங்கிலாந்தும் மத்திய அட்லான்டிக் மாநிலங்களும் விவசாயத்தில் தன்னிறைவு பெற்றிருந்தன. இன்று நியூஇங்கிலாந்து தனக்கு வேண்டிய உணவில் 80 சதவீதத்தை இறக்குமதி செய்கிறது. போக்குவரத்து வசதிகளின் வளர்ச்சியினாலும் தொழிற்றுறையின் வளர்ச்சியினாலும் எழுந்த மேற்கத்திய பண்டங்களின் போட்டி, விவசாயப் பண்டங்களின் தன்மையையே மாற்றிவிட்டது. கம்பளியையும் இறைச்சியையும் பெறுவதற்கென வளர்க்கப்பெற்ற கால்நடைகள் பால் பண்ணைத் தொழிலிற்குப் பயன்படுத்தப்பட்டன ; காய்கறி பயிரிடும் தொழிலும் பழவகைகளைப் பயிரிடும் தொழிலும் முன்னணிக்கு வந்தன. நியூ இங்கிலாந்திலேயே மிகவும் செழிப்புள்ள நிலங்கள், கனெக்டிகட் பள்ளத்தாக்கில் உள்ள செழிப்பு நிறைந்த தாழ்நிலங்களாகும். அந் நிலங்களில் வெங்காயமும் புகையிலையும் பயிராகின்றன. மெயினில் உள்ள அரூஸ்டுக் பள்ளத்தாக்கில் (Aroostook Valley) நாட்டில் செலவழியும் உருளைக் கிழங்கில் பத்தில் ஒரு பகுதி விளைகிறது. இத்தகைய பண்ணை முறையைப் பின்பற்ற முடியாத பகுதியில், மேற்குப் பிரதேசத்தின் போட்டி வளங் குன்றிய நிலத்தில் சாகுபடி செய்வதைத் தடுத்துவிடுகிறது. நியூ இங்கிலாந்தில் 1860 முதல் 1910 முடிய உள்ள ஆண்டுகளில், சாகுபடிக்குரிய பண்ணைநிலம் 5,000,000 ஏக்கர்களுக்கு மேலாகக் குறைந்துவிட்டது ; அல்லது 42 சதவீதம் குறைந்துவிட்டது. அப் பகுதிகளில் ஆயிரக்கணக்கான தரிசுப் பண்ணைகளைக் காணலாம். இவ்வாண்டுகளில் கால்நடைகளில் நூற்றுக்கு 56 முதல் 20 வரை குறைந்துவிட்டன. செம்மறியாடுகளில் நூற்றுக்கு 60 முதல் 4 வரை குறைந்துவிட்டன. நியூ இங்கிலாந்தில் 1920 முதல் 1950 முடிய உள்ள ஆண்டுகளில் பண்ணைகளின் எண்ணிக்கை குறைந்தபோதிலும், அப் பகுதியின் விவசாயப் பண்டங்கள் குறையவில்லை. கிராம ஜனத்தொகை குன்றிய போதிலும், மொத்த ஜனத்தொகை 110 சதவீதம் அதிகரித்தது. உயர்வளம் நிறைந்த பூமியுள்ள நியூயார்க், பென்சில்வேனியா, நியூஜெர்சி மாநிலங்களில் நியூ இங்கிலாந்தைவிட மிகுதியான நிலம் சாகுபடி செய்யப்பட்டது. ஆனால், அம்

மாநிலங்களில் சிறு வாணிகப் பண்டங்களின் பண்ணைகளும், பால்பண்ணைகளும், பழம் பயிரிடும் பண்ணைகளும் ஏற்பட்டன. இத்தகைய மாற்றம், நகரச் சந்தைகள் ஏற்பட்டதன் விளைவாகும்.

தென்னடு : உள்நாட்டுப் போருக்கு முன்னர் தென்னடு விவசாய நாடாகவே திகழ்ந்தது. தென்னட்டில் சில உணவு வகைகளும், நீக்ரோ அடிமைகளின் உழைப்பைக் கொண்டு பெருந் தோட்டங்களில் பருத்தியும் பயிரிடப்பட்டன. போரினலும் அடிமைகள் விடுதலை செய்யப்பட்டமையாலும் இந்த நிலை மாறியது. பண்டங்களில் மாற்றம் ஏற்படவில்லை; ஆனல், அவற்றை உற்பத்தி செய்வதிலேதான் மாற்றம் ஏற்பட்டது. போரினல் பாதிக்கப்பெற்ற பெருந் தோட்ட முதலாளி, கூலி முறையின் அடிப்படையில் எழுந்த பழைய தோட்டப் பொருளாதார முறையைப் பின்பற்றத் தேவைப்படும் மூல வளங்களையோ ஏனைய சாதனங்களையோ பெறவில்லை. எனினும், தோட்ட முதலாளிக்கும் புதிதாக விடுதலை பெற்ற தொழிலாளிக்கும் ஏதோ ஒருவகையான வாழ்க்கையை உருவாக்கித் தரவேண்டும். எனவே, பெரும் பண்ணைகளைத் துண்டித்துச் சிறு பண்ணைகளாக்கி, அவற்றை நீக்ரோக்களுக்கு வழங்கும் நிலை ஏற்பட்டது. சிறு பண்ணைகள், 20 முதல் 50 ஏக்கர்களைக் கொண்டனவாக அமைவன. அவற்றை ஏற்றுக்கொள்ளும் நீக்ரோக்கள் பயிர் உற்பத்தியில் பங்கு பெறுபவர்களாகவோ குத்தகைக்காரர்களாகவோ இருப்பர். சிலவற்றில் (சுமார் நான்கில் ஒரு பகுதி) ரொக்க குத்தகை வாரத்தைக் கொடுப்பர். ஆனல், பெரும்பாலும் நில உடைமையாளர்கள் தங்கள் பண்ணைகளையும், அவற்றுடன் விவசாயக் கருவிகளையும், விதைகளையும், கோவேறு கழுதைகளையும் குத்தகைக்காரரிடம் தந்துவிட்டு, அவற்றிற்குப் பதிலாக மக்காச்சோள உற்பத்தியிலும் பருத்தி உற்பத்தியிலும் பாதியைப் பெறுவர்.

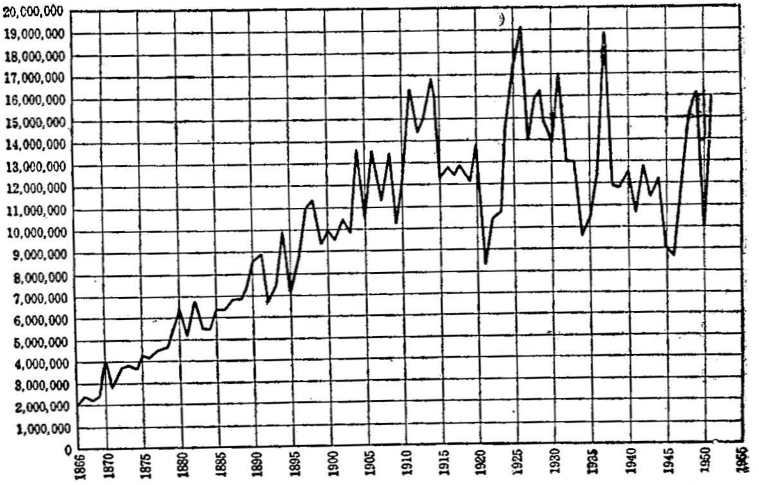
பழைய தோட்ட முறையைப்போலவே இப் புதிய முறையும் மண்வளத்தைக் கெடுத்துவிடும். உண்மையாகவே தென் அட்லான்டிக் பகுதியில் 1860-ல் இருந்ததைவிட 1900-ல் வளர்ச்சியடைந்த நிலம் குறைவாகவே இருந்தது. குத்தகைப் பண்ணை முறை மண்வளத்தைக் கெடுத்ததோடு அமையாது, ஒரு பயிர் முறையை நிலைக்கச் செய்துவிட்டது. கருவிகளையும் ஏனைய சாதனங்களையும் வழங்கும் நில உடைமையாளனே அல்லது வியாபாரியோ தானிய உற்பத்தியில் உரிமை கொண்டாடியதோடு அமைவு பெருது, விற்பனைக்கேற்ற பருத்தியைமட்டுமே உற்பத்தி செய்யவேண்டும் என்று

கட்டுப்பாடு செய்தனர். உண்மையில் தலைமுறை தலைமுறையாக நீக்ரோ பருத்தியையே பயிரிட்டுப் பழகியவனுவான். அடிமை நாட்களில் பருத்தியை எளிய முறையில் உற்பத்தி செய்து பழகியிருந்த நீக்ரோ, தற்பொழுதும் பருத்தியையே உற்பத்தி செய்து விவசாயத் துறையில் முன்னேற வாய்ப்புக் கிடைத்தது. தென்னுட்டு அடிமை முறையின் காரணமாக நீக்ரோ கட்டுண்டு, நிலச்சுவான்தார்களிடமோ அல்லது பருத்தித் தரகரிடமோ கடனாளியாக மாட்டிக்கொண்டு இன்னலுற்ருன் என்று கூறுவது மிகையாகத் தோன்றினுலும், ஓரளவுக்கு அதில் உண்மை இருந்தது. தென்னுட்டுச் சமூக அமைப்பில் இது ஓர் பரிணுமமாகும். போருக்குப் பின்னர் ஏற்பட்ட பொருளாதாரச் சூழ்நிலையின் காரணமாகவும், நீக்ரோவின் அறிவார்ந்த அந்தஸ்தின் காரணமாகவும், விடுதலை பெற்ற சமூகத்தில் நீக்ரோக்களுக்கு ஓர் இடம் வழங்குவதில் வடநாடு மேற்கொண்ட முயற்சி விரைவில் வெற்றிபெருத காரணத்திஞலும் பரிணுமை வளர்ச்சி ஏற்பட்டே தீரும்.

தென்னுட்டு விவசாயத்தைப் பொறுத்தவரையில், பயிர் உற்பத்தியைப் பங்கிட்டுக்கொள்ளும் முறையினுல் ஏழை வெள்ளையர்களும் நீக்ரோக்களும் மிகவும் தொல்லையுற்றனர். வெள்ளைக்காரனைவிட ஒரு நீக்ரோ மிகவும் திறமையுடன் இச் சூழ்நிலையில் சமாளித்தான் எனலாம். சுமார் 200,000 நீக்ரோக்கள் சொந்தப் பண்ணைகளை உடையவர்கள் என்றும், அவை மொத்தத்தில் 20,000,000 ஏக்கர்கள் என்றும், அவற்றின் மதிப்பு 500,000,000 டாலர்கள் என்றும் மதிப்பிட்டுள்ளனர். கறுப்பர்களுக்கும் வெள்ளையர்களுக்கும் உரிய குத்தகைமுறை இன்னும் செல்வாக்குடனேயே திகழ்ந்தது. (முப்பதுகளில் குத்தகை முறை மேலும் செல்வாக்கு பெற்றது.) ஆனுல், ஓர் ஏக்கர் நிலத்தில் உற்பத்தி மிகவும் குறைவாகவே இருந்தது. முதல் உலக யுத்தத்திற்கு முன்னர் குத்தகை விவசாயி பெற்ற சராசரி ஆண்டு வருமானம் சுமார் 150 டாலர்களாகும். பின்பற்றிய முறைகள் கரடுமுரடானவை; பாழானவையாகும். இப் பகுதியில் குறைந்த அளவிலேயே தானிய வகைகளும் இறைச்சியும் உற்பத்தி செய்யப்படுவதால், இவ் விவசாயப் பகுதியில் உணவுப் பண்டங்களை இறக்குமதி செய்யவேண்டியது கட்டாயமாகும். தென்னுட்டு விவசாயியின் முன்னேற்றமே அவன் உற்பத்தி செய்யும் பருத்திக்கு ஏற்பட்டுள்ள தேவையும் உயர்விலையும் ஆகும். பருத்தி உற்பத்தி 1860-ல் ,841,000 பேல்கள் (500 பவுண்டுகள்) ஆகும்; 1929-ல் 14,828,000 பேல்களாக உயர்ந்தது. உலக மொத்த உற்பத்தி

யில் தென்னாடுமட்டும் 60 முதல் 65 சதவீதம் வரையில் உற்பத்தி செய்தது. தென்னாட்டின் உற்பத்திக்கு வடக்கே முன்னேறிவரும் அந்துப்பூச்சிகள் பங்கம் விளைவித்தன. இப்பூச்சிகளின் தொல்லை கலப்பற்ற சாபக்கேடன்று. ஏனெனில், சில பகுதிகளில் பல்வகைத்தாய பண்ணைமுறையைப் பின்பற்றினர்.

பருத்தி உற்பத்தியின் மையம் அலெகனீஸ் மலைத்தொடரின் மேற்குப் பகுதியாகும். அதில் டெக்சாஸ், பருத்தி உற்பத்தியில் முன்னணியில் நின்றது. புகையிலை உற்பத்தியின் மையம் மலைத்தொடருக்குக் கிழக்கே நகர்ந்து சென்றது.



(Data from Statistical Abstract, 1940. p. 698 ; ibid., 1952, p. 617.)

ஐக்கிய அமெரிக்காவில் 500 பவுண்டு பேல்கள் கணக்கில் பருத்தி உற்பத்தி, 1865-1951.

புகையிலை உற்பத்தியில் வடகரோலினாவே முன்னணியில் நின்றது. இனிப்புருளைக் கிழங்கும், கடலைக் கொட்டையும், காய்கறி வகைகளும், மிதசீதோஷ்ண நிலையில் வளரும் பழவகைகளும் ஜார்ஜியா, ஃபிளோரிடா, வளைகுடா மாநிலங்கள் முதலியவற்றில் விளைந்தன. உள்நாட்டிற்குத் தேவையான சிறு வாணிபப் பொருள்களின் பண்ணைகளும் பால்பண்ணைகளும் தொழிற்றுறை மையங்களில் வளர்ந்துவந்தன. தென்னாட்டில் விவசாய வாய்ப்புகள் ஏராளமாக இருந்தன. ஓகியோவிற்கும் மேசனுக்கும் (Mason) டிக்ஸன் கோட்டிற்கும் (Dixon's line) தெற்கே, பெரு விவசாய முன்னேற்றம் எதிர்காலத்தில் ஏற்படும் என்று ஆராய்ச்சியாளர்கள் நம்புகின்றனர்.

மேல் மிசிசிப்பி பள்ளத்தாக்கு: 1890-ல் பண்ணைகளின் எல்லைக் கோடு மேற்கே நகர்ந்தது. நிலங்களனைத்தும் சாகுபடிக்கு வரும்வரையில் எல்லைக்கோடு நகர்ந்தவண்ணமிருந்தது. அலெகனிஸ் மலைத்தொடருக்கும் ராக்கிகளுக்கும் இடையில், உலகிலேயே மிக உயர்ந்த விவசாய உற்பத்திக்குரிய நிலம் அமைந்திருந்தது. மக்காச் சோளம், கோதுமை, கால்நடைகள் முதலியனவே முக்கிய உற்பத்திகளாகும். ஓகியோவிலிருந்து அயோவாவரையிலுள்ள மத்திய மாநிலங்களில் மக்காச் சோளம் உற்பத்தியாகியது. எனவே, அப் பகுதிகள் பன்றி, கால்நடைகள், கோழி முதலியவற்றின் வளர்ப்பிற்கு ஏற்றனவாக இருந்தன. மக்காச்சோள உற்பத்தி மையம் 1860 முதல் மாறுமல் இருந்தபொழுது,[18] கோதுமை உற்பத்தி மையம் மேற்கு நோக்கிச் சென்றது. 1860-ல் மிசிசிப்பிக்குக் கிழக்கே கோதுமை உற்பத்தியாகியது. ஆனுல், 1939-ல் கான்சாஸ், வடடெக்கோட்டா, ஒக்லஹோமா, மோன்டானு, வாஷிங்டன் ஆகிய ஐந்து மாநிலங்களில் ஏறக்குறைய 50 சதவீதம் கோதுமை உற்பத்தியாகியது. தானியத்தை உடைப்பதற்குக் கற்களுக்குப் பதிலாக உருளைகளை உபயோகித்தமையாலும், லா கிராய்க்ஸின் (La Croix) மிட்லிங்ஸ் ப்யூரிஃபையர் (Middlings Purifier) கண்டுபிடிக்கப்பட்டமையாலும், மாவு அரைப்பதற்கு வேண்டிய கருவிகள் கண்டுபிடிக்கப்பெற்றமையாலும் மேற்கு நோக்கி முன்னேற்றம் துரிதப்படுத்தப்பெற்றது. இத்தகைய கண்டுபிடிப்புகளின் காரணமாகக் கோதுமையிலிருந்து வெண்மையான மாவு உற்பத்தியாகியது. மின்னசோட்டா, டெக்கோட்டா முதலிய புல்வெளிகளில் இத்தகைய கோதுமை விளைந்தது. அரசாங்கத்தின் தாராளக் கொள்கையைப் பயன்படுத்திக்கொண்டு, புதிய இயந்திர சாதனங்களின்மூலம், கோதுமை உற்பத்திக்குப் பண்ணைகளைப் பயன்படுத்தினர். ஆயிரக்கணக்கான ஏக்கர்கள் உள்ள பண்ணைகள் மண்வளத்தைக் கெடுத்து, சந்தைகளில் கோதுமையை நிரப்பி, விலைகளை வீழச் செய்தன.

செறிந்த வேளாண்மைக்கேற்ற பண்ணை நிலத்தின் மதிப்புயர்வு, நிலத்தின் வளங் குன்றியமை, விவசாயிகள் வட

[18] 1859-ல் இல்லினுய், ஓகியோ, மிசௌரி, இந்தியானு, கென்டக்கி, டென்னசி, அயோவா, வர்ஜீனியா, அலபாமா, ஜார்ஜியா முதலிய மாநிலங்களில் 70 சதவீதத்திற்குமேல் மக்காச்சோளம் உற்பத்தியாகியது. 1929-ல் அயோவா, இல்லினுய், நெப்ராஸ்கா, இந்தியானு, ஓகியோ, மிசௌரி, தென் டெக்கோட்டா, கான்சாஸ், டெக்சாஸ், கென்டக்கி ஆகிய பத்து மாநிலங்களில் சற்றேறக்குறைய 67 சதவீதம் மக்காச் சோளம் உற்பத்தியாகியது. (அம் மாநிலங்களின் முக்கியத்துவத்தின் அடிப்படையில் வரிசைப்படுத்தப்பெற்றிருக்கிறது.)

மேற்கில் சென்று குடியேறியமை ஆகிய காரணங்களினால் பெரும் பண்ணைகள் துண்டாக்கப்பட்டன; வேறு வகையான விவசாய முறை மேற்கொள்ளப்பட்டது. இருபதாண்டுகளுக்கு முன்னர், விஸ்கான்சின் பகுதியில் கோதுமையே முக்கிய உற்பத்தியாக இருந்தது. ஆனால், அப் பகுதியிலுள்ள விவசாயிகள் மற்ற தானியங்களை உற்பத்தி செய்யவும், கால்நடைகளை வளர்க்கவும், பால் பண்ணைத் தொழிலை மேற்கொள்ளவும் முனைந்தனர். பால் உற்பத்தியில் இம் மாநிலமே தலைசிறந்து விளங்குகிறது. அம் மாநிலம் 1929-ல் பாலடைக்கட்டியின் மொத்த உற்பத்தியில் 60 சதவீதம் உற்பத்தி செய்தது. வெண்ணெய் உற்பத்தியில் மின்னசோட்டா முன்னணியில் நின்றது. மின்னசோட்டா, அயோவா, விஸ்கான்சின், நெப்ராஸ்கா, ஓகியோ ஆகிய மாநிலங்களில் 1929-ல் மொத்த வெண்ணெய் உற்பத்தியில் பாதிக்குமேல் உற்பத்தியாயின. அதே வேளையில், கனடாவில் உற்பத்தியாகும் கோதுமையின் போட்டியினால் டெக்கோட்டா விவசாயிகள் பால்பண்ணைப் பண்டங்களில் கவனம் செலுத்தத் தொடங்கினர். மேற்கே பெருங் கோதுமைப் பண்ணைகளுக்கு அறுவடைக் கருவியும் கட்டுக் கட்டும் கருவியும் உறுதுணையாக நின்றதுபோல, பாப்காக் சோதனைக் கருவியும் (Babcock tester), வெண்ணெய் எடுக்கும் பொறியும், கலவைப் பொறியும் வெண்ணெய். பாலடைக்கட்டி உற்பத்திக்கு உறுதுணையாக நின்றன.

தூர மேற்கு: 1849-ல் பொன் நிறைய கிடைத்தமையால், பசிஃபிக் கரைக்கு ஏராளமான மக்கள் வந்து குடியேறினர். எனினும், அப் பகுதியின் பெருஞ் செல்வம் விவசாயமே ஆகும். கலிஃபோர்னியாவில் விவசாயம்மூலம் கிடைக்கும் வருமானம், எண்ணெய்மூலமும் சுரங்க உற்பத்திமூலமும் கிடைக்கும் வருமானத்தைவிட அதிகமாகும். உற்பத்திச் செலவு திரைப் படத் தொழிலின் செலவைவிட மூன்று மடங்கு அதிகமாகும். டெக்சாஸைத் தவிர, ஏனைய மாநிலங்களையெல்லாம்விட கலிஃபோர்னியா விவசாயப் பண்டங்களின் உற்பத்தியில் முன்னணியில் நிற்கிறது. கலிஃபோர்னியாவில், நாட்டின் பழ உற்பத்தியில் பாதி விளைகிறது; உலர்ந்த பழ வகைகளில் 95 சதவீதம் விளைகிறது; சிறு வாணிபப் பயிர்களில் மூன்றில் ஒரு பங்கு விளைகிறது; பதப்படுத்தப்பெற்ற பழங்களிலும் காய்கறிகளிலும் சுமார் மூன்றில் ஒரு பங்கு விளைகிறது. நீர்ப் பற்றுக்குறை இல்லாதிருப்பின், கலிஃபோர்னியாவின் செழிப்பான பூமியில் உற்பத்தி இன்னும் கூடுதலாகவே இருக்கும். சிறந்த வைக்கோலும் பெருகிவரும் ஜனத்தொகையும்

கலிஃபோர்னியாவில் பால்பண்ணைத்தொழில் சிறந்து விளங்கக் காரணமாக அமைந்தபோதிலும், அம் மாநிலத்தில் பழங்களும் காய்கறிகளுமே முக்கியமாக விளைந்தன. தென்கிழக்கு கலிஃபோர்னியாவின் இம்பீரியல் பள்ளத்தாக்கிலும், நூற்றுக் கணக்கான மைல்களுக்கு வடக்கே பரந்து கிடக்கும் பெரிய மத்தியப் பள்ளத்தாக்கிலும், கடற்கரையோரப் பகுதியிலும் சிறப்புத் தேர்ச்சியுடைய வர்த்தக விவசாய முறையைப் பின்பற்றும் பெரும் பண்ணைகளே வளர்ந்தன. விவசாயத்தின் எதிர்காலம் 'வயல்களில் தொழிற்சாலை' என்ற உருவத்தைப் பெறவேண்டுமெனில், அந்த நிலை வந்துவிட்டது எனலாம். பெருமளவு வியாபாரத்தை பாங்குகள் ஆட்டிப் படைப்பது போல, பாங்குகளின் ஆதிக்கத்தில் அடங்கிக் கிடக்கும் பெரும் பண்ணைகள் குடிபெயர்ந்துவரும் தொழிலாளர்களைக்கொண்டு இயங்கின. கலிஃபோர்னியாவின் இரண்டு சதவீதப் பண்ணைகள், மொத்த நிலத்தில் நான்கில் ஒரு பகுதியை உள்ளடக்கியுள்ளன என்றும், கிட்டத்தட்ட மொத்தப் பயிர் மதிப்பில் மூன்றில் ஒரு பங்கினை உற்பத்தி செய்கின்றன என்றும், கூலியாட்களுக்குத் தரப்படும் மொத்தக் கூலியில் மூன்றில் ஒரு பகுதிக்கு மேலாகத் தருகின்றன என்றும் கணக்கிட்டுள்ளனர். பெருமளவு விவசாயமே இப் பகுதியின் முக்கிய அம்சமாகும். எழுபதுகளிலும் எண்பதுகளிலும் கலிஃபோர்னியாவில் பெருங் கோதுமை வயல்கள் இருந்தன. அண்மையில், பழ உற்பத்தியும் சிறு வாணிபப் பண்டங்களின் உற்பத்தியும் முக்கிய அம்சங்களாயின. அடிநாட்களிலிருந்து, கலிஃபோர்னியாவில் குடிபெயர்ந்து செல்லும் விவசாயத் தொழிலாளியின் நிலை, பொருளாதார, சமூகப் பிரச்சினையாக இருந்தது.

பேதமுடைய தட்பவெப்ப நிலைகொண்ட ஓரிகனிலும் வாஷிங்டனிலும் விவசாயம் ஊன்றி நிற்கவில்லை. பழம், கோதுமை, பால்பண்ணைப் பொருள்கள், கம்பளி முதலியன கணிசமான அளவிற்கு உற்பத்தியாயின. உலர் பண்ணை மூலமும் நீர்ப்பாசனம்மூலமும் கார்டில்லராஸ் மலையடிவாரத்திலும் பள்ளத்தாக்கின் கிழக்கிலும் நிலங்கள் சாகுபடிக்குக் கொண்டுவரப்பெற்றன. டூரம் கோதுமை (durum wheat), காஃபிர் தானிய வகை (kaffir corn), தனிவகையான ஆல்ஃபால்ஃபா (alfalfa) ஆகிய உலர்ந்த பூமிக்கும் குளிர்ந்த சீதோஷ்ணத்திற்கும் ஏற்ற தானிய வகைகள் இப் பகுதிகளில் பயிரிடப் பெற்றன. பெரு நீர்ப்பாசனத் திட்டங்களின்மூலம் இப் பிரதேசம் உயர்ந்த உற்பத்தி மையமாக மாறும்.

மேலும் படிக்கவேண்டிய நூல்கள்

எவெரட், ஈ. ஈ., (Everett, E. E.), 'American Agriculture—the First 300 Years', Yearbook of Agriculture, 1940, ப. 221—276.

ஷானன், ஃபிரெட் (Shannon, Fred), 'The Farmer's Last Frontier', அதி. 4—8, 11, 12.

ஃபாக்னர், ஹெச். யூ. (Faulkner, H. U.), 'The Decline of Laissez Faire', அதி. 13–14.

ஹாமண்ட், எம். பி. (Hammond, M. B.), 'The Cotton Industry', அதி. 4—6.

பக், எஸ். ஜே. (Buck, S. J.), 'The Agrarian Crusade'.

ஃபுளூகல், எஃப்., ஃபாக்னர், ஹெச். யூ. (Flügel, F. and Faulkner, H. U.)., 'Readings in the Economic and Social History of the United States,' அதி. 17.

20. தொழிற் புரட்சியின் வளர்ச்சி

தொழில் வளர்ச்சி

போர் நடைபெற்ற 1812 ஆம் ஆண்டிலும் அரசினர் தடையுத்தரவுகள் போட்ட காலத்திலும் அமெரிக்காவில் தொழிற்சாலை முறை (factory system) வளர்ச்சியடைந்தது. ஆனால், 1880 வரை, பெரும்பாலும் பொருள்களை உற்பத்தியாளர்கள் தம் வீடுகளிலேயே செய்தனர். தனிப்பட்ட உற்பத்தியாளர்கள், தம் குடும்பத்தினர்களுடைய உதவியைக் கொண்டும், வேலை செய்வதில் பயிற்சி பெறுவோரைக் கொண்டும் வீடுகளிலேயே பொருள்களை உற்பத்தி செய்தார்கள். அவர்கள் பின்பற்றிய உற்பத்தி முறை, கூலியைக் கொடுத்துத் தொழிலாளர்களை வேலையில் அமர்த்தித் தொழிற்சாலைகளில் பொருளுற்பத்தி செய்யும் முறையிலிருந்து வேறுபட்டிருந்தது.[1] 1850-லிருந்து நமது பொருளாதார வாழ்க்கையில் புரட்சிகரமான மாறுதல்கள் ஏற்பட்டன. நாம் மேற்கு ஐரோப்பிய நாடுகளைப் பின்பற்றித் தொழிற்சாலை முறையை (factory system) நாட்டில் வளர்த்தோம். தொழிலாளர்கள் தம் வீடுகளில் செய்த பண்டங்களுக்குப் பதிலாக நாம் தொழிற்சாலைகளில் உற்பத்தியான பொருள்களைப் பயன்படுத்தினோம். தொழிற்சாலை முறை தொடர்ந்து வளர்ச்சியடைந்தது. உள்நாட்டுப் போரினால் ஏற்பட்ட புதிய தேவைகள் தொழிற்சாலை முறையின் வளர்ச்சிக்கு ஒரு தூண்டுதலைக் கொடுத்தன. 1812ஆம் ஆண்டு தொடங்கிய போர் நாட்டில் தொழிற்சாலை முறையைப் புகுத்தியது. 1860-லிருந்து 50 ஆண்டுகளில் நமது பொருளாதார வாழ்க்கையின் சிறப்பான கூறுகளை வளர்த்த தொழிற் புரட்சிக்கு உள்நாட்டுப் போர் ஒரு தூண்டுதலைக் கொடுத்தது.

1. Twelfth Census, Vol. VII, liii.

அமெரிக்கர்கள் மேலும் மேலும் தொழிற்சாலைகளில் உற்பத்தியான பொருள்களையே பயன்படுத்தினர். நாட்டில் பொறிவழியாக்கம் (manufacturing) பெருகியது. 1890 வரை அமெரிக்கர்கள் விவசாயத்தின்மூலமே பெரும்பாலும் செல்வத்தை ஈட்டினார்கள். ஆனால், நாட்டில் பொறிவழியாக்கம் பெருகிவிட்டது என்பதை 890ஆம் ஆண்டின் மக்கள் கணிப்பு எடுத்துக்காட்டியது. பத்தாண்டுகளுக்குப் பின் பொறிசெய் பொருள்களின் மதிப்பு, விவசாயப் பொருள்களின் மதிப்பை விட இரண்டு மடங்குகளுக்குமேல் மிகுதியாக இருந்தது.

பொறிவழியாக்கத்தின் வளர்ச்சியையொட்டி, நகர்ப்புறங்களில் வாழும் மக்களின் எண்ணிக்கை அதிகமாயிற்று. 1920ஆம் ஆண்டின் மக்கள் கணிப்பு அறிக்கைப்படி, நகரங்களில் வாழ்வோருடைய எண்ணிக்கை (2,500 பேர்களுக்கு மேற்பட்டவர்கள் உள்ள நகரங்களில் வாழ்வோரின் எண்ணிக்கை) கிராமங்களில் வாழ்வோருடைய எண்ணிக்கையைவிட அதிகமாக இருந்தது. மொத்த மக்கள் தொகையில் 48.6 சதவீதத்தினர் கிராமங்களிலும், 51.4 சதவீதத்தினர் நகரங்களிலும் வாழ்ந்தனர். 8,000 பேர்களுக்கு மேற்பட்டவர்கள் வாழும் நகரங்களில் 1860-ல் 16.1 சதவீதம் மக்கள் வாழ்ந்தனர். 1920-ல் மேற்கூறிய நகரங்களில் வாழ்வோரின் சதவீதம் 43.8 ஆக உயர்ந்தது. 1950-ல் 59 சதவீத மக்கள் நகரங்களில் வாழ்ந்தனர். 1940-ல் 8,000 பேர்களுக்கு மேற்பட்டவர்கள் வாழ்ந்த நகரங்களில் 49.3 சதவீத மக்கள் வாழ்ந்தனர். 1850-ல் மக்கள் தொகை 23,192,000 ஆக இருந்தது. இத் தொகை 1900-க்குள் 75,995,000 ஆக உயர்ந்துவிட்டது; அதாவது, 1850-லிருந்து 1900-க்குள் மக்கள்தொகை ஏறக்குறைய மூன்று மடங்கு பெருகிவிட்டது. விவசாய உற்பத்தியின் மதிப்பு 1,600,000,000 டாலர்களிலிருந்து 4,717,070,000 டாலர்களாகப் பெருகியது; அதாவது, விவசாய உற்பத்தியின் மதிப்பும் மூன்று மடங்கு பெருகிற்று. ஆனால், பொறிசெய் பொருள்களின் மதிப்பு 11 மடங்கு பெருகிற்று. இந்த மதிப்பு 1,019,107,000 டாலர்களிலிருந்து 11,406,927,000 டாலர்களாகப் பெருகியது. 1859-லிருந்து 1914-க்குள், அமெரிக்காவின் பொறிசெய் பொருள்களின் மதிப்பு 18 மடங்காகப் பெருகிவிட்டது. 1859-லிருந்து 1914-க்குள் மேற்கூறிய பண்டங்களின் மதிப்பு 33 மடங்காக உயர்ந்துவிட்டது. மற்ற நாடுகளுடன் அமெரிக்காவை ஒப்பிடும்பொழுது, அமெரிக்காவில் மிக விரைவில் தொழிற் பெருக்கம் ஏற்பட்டது. பொறிசெய் பொருள்களை உற்பத்தி

செய்வதில் அமெரிக்கா 1840-ல் உலக நாடுகளுள் ஐந்தாவது இடத்தையும், 1860-ல் நான்காவது இடத்தையும், 1894-ல் முதல் இடத்தையும் பெற்றது என்று எம். ஜி. முல்ஹால் (M. G. Mulhall) என்பவர் ' இண்டஸ்ட்ரீஸ் அண்டு வெல்த் ஆப் நேஷன்ஸ் ' (Industries and Wealth of Nations) என்ற நூலில் குறிப்பிடுகின்ருர். 1896-ல் அமெரிக்கா இங்கிலாந்தைப்போல் இரண்டு மடங்கு பொறிசெய் பொருள்களையும், எல்லா ஐரோப்பிய நாடுகளும் செய்யும் மொத்த உற்பத்தியில் அரைப் பகுதியையும் உற்பத்தி செய்தது.

விவசாய, பொறிசெய் பொருள்களுடைய மதிப்பின் ஒப்பீடு

பொருள்களின் மதிப்பு	1889	1899
விவசாயப் பொருள்கள் ...	$ 2,460,107,000	$ 4,717,076,000
பொறிவழியாக்கம் (விவசாயத்தை அடிப்படையாகக் கொண்ட தொழில்களும் இதில் சேர்ந்துள்ளன)	$ 9,372,379,000	$ 11,406,927,000
	1909	1919
விவசாயப் பொருள்கள் ...	$ 8,498,311,000	$ 23,783,200,000
பொறிவழியாக்கம் (விவசாயத்தை அடிப்படையாகக் கொண்ட தொழில்களும் இதில் சேர்ந்துள்ளன)	$ 20,672,052,000	$ 62,418,079,000

(Statistical Abstract 1921, pp. 862, 868. அண்மைக் கால ஆண்டுகளுக்குப் புள்ளிவிவர வெளியீடு இந்த அட்டவணையைப் பிரசுரிக்கவில்லை. ஆனல், விவசாயப் பொருள்களை விற்பனை செய்து, விவசாயிகள் 1939-ல் பெற்ற வருமானத்தை 9,769,000,000 டாலர்கள் என்று மதிப்பீடு செய்தனர். இதில் அரசினர் வாங்கிய பொருள்களுக்குச் செலுத்திய தொகையும் சேர்ந்துள்ளது. (Statistical Abstract, 1940, p. 668). 1919-க்குப்பின் உற்பத்தியின் மதிப்புக் குறைந்ததற்குப் பணச்சுருக்கமே (deflation) காரணமாகும். முதல் உலகப் போருக்குப்பின் பணச்சுருக்கம் ஏற்பட்டது. 1937-ல் தொழில் உற்பத்தியின் மதிப்பு 61,000,000,000 டாலர்களாக இருந்தது.)

1909ஆம் ஆண்டின் பொறிசெய்பொருள் உற்பத்தி பற்றிய அறிக்கைப்படி, அந்த ஆண்டு செய்த உற்பத்தியின் மதிப்பு 20,000,000,000 டாலர்களாக இருந்தது. 1907-ல் இங்கிலாந்தில் 8,000,000,000 டாலர்கள் மதிப்புள்ள பொறி செய் பொருள்களை உற்பத்தி செய்தனர். 1913-ல் ஜெர்மனி 11,000,000,000 டாலர்களிலிருந்து 12,000,000,000 டாலர்கள் வரை மதிப்புள்ள பொறிசெய் பொருள்களை உற்பத்தி செய்தது. ஜெர்மனி, இங்கிலாந்து நாடுகளின் உற்பத்தியை அமெரிக்காவின் உற்பத்தியுடன் ஒப்பிட்டுப் பார்க்கலாம். ஜெர்மனியையும் இங்கிலாந்தையும்விட அமெரிக்கர்கள்

உற்பத்தி செய்த பண்டங்களில் அதிகமான பகுதியை உள் நாட்டிலேயே பயன்படுத்தினர். சாதாரண காலத்தில் இங்கிலாந்து உற்பத்தி செய்த பொருள்களில் நான்கில் ஒரு பகுதியை ஏற்றுமதி செய்தது. அமெரிக்கா, மொத்த உற்பத்தியில் பத்தில் ஒரு பகுதியை ஏற்றுமதி செய்தது. ஆனால், இந்த நிலை போர்க்காலத்தில் தாற்காலிகமாக மாறியது.

1850-லிருந்து பொறிசெய் பொருள்களின் உற்பத்தி பெருகியது. ஆனால், 1857-ல் ஏற்பட்ட மந்தம் உற்பத்தியைத் தடை செய்தது. தொழில் உற்பத்திக்கு உள்நாட்டுப் போர் ஒரு தூண்டுதலைக் கொடுத்தது. 1860-லிருந்து 1870-க்குள் தொழில் நிறுவனங்களின் எண்ணிக்கை 79.6 சதவீதம் உயர்ந்தது. தொளிலாளர்களின் எண்ணிக்கை 56.6 சதவீதம் உயர்ந்தது. 1860-லிருந்து பத்தாண்டுகளில் மிகப் பெரிய முன்னேற்றம் ஏற்பட்டது. ஆனால், 1873-ல் ஏற்பட்ட கடுமையான பீதி முன்னேற்றத்தைத் தடைசெய்தது. இக்காலத்தில் உற்பத்தியாளர்கள் புதிய நிறுவனங்களை ஆரம்பிக்கவில்லை. ஆனால், பத்தாண்டுக் காலத்திற்குள் பொருளாதார மீட்சி (recovery) ஏற்பட்டது. 1880-ல் தொடங்கிய பொருளாதார வளர்ச்சி 1909 வரை நீடித்தது: தொழில் உற்பத்தியில் அமெரிக்கர்கள் செய்த முதலீடு பெருகியது. முன்பைவிட 133.8 சதவீதம் அதிகமான தொகையை மக்கள் முதலீடு செய்தனர். தொழிலாளர்களுக்குக் கொடுத்த மொத்தக் கூலியும் முன்பைவிட 99.5 சதவீதம் அதிகரித்தது. 1893-ல் ஏற்பட்ட பீதி, தொழிலைப் பாதித்தபோதிலும், 1899ஆம் ஆண்டின் உற்பத்திபற்றிய புள்ளிவிவரங்கள், தொழில் வளர்ச்சியையும் உற்பத்திப் பெருக்கத்தையும் எடுத்துக் காட்டுகின்றன. 20ஆவது நூற்றாண்டில் ஏற்பட்ட உற்பத்தி அதற்குமுன் ஏற்பட்ட உற்பத்தியைவிடப் பன்மடங்கு அதிகமாக இருந்தது. குறிப்பாக 1920-லிருந்து நாடு அதுவரை காணாத அளவு உற்பத்தி பெருகிவிட்டது. 20ஆம் நூற்றாண்டில் ஏற்பட்ட உற்பத்திப் பெருக்கத்துடன் ஒப்பிடும் பொழுது, முந்திய கால உற்பத்தி தன் முக்கியத்துவத்தை இழந்துவிட்டது. 20ஆம் நூற்றாண்டில் முதலாளிகள் செய்த மொத்த முதலீடும், தொழிலாளர்களுக்குக் கொடுத்த கூலியும், மொத்த உற்பத்தியின் மதிப்பும் மிகுதியடைந்தது. ஆனால், டாலருடைய மதிப்புக் குறைந்துவிட்டதால், மிகுதியாகத் தோன்றிய தொழில் வளர்ச்சி உண்மையில் குறைவாகவே இருந்தது. 1914-லிலிருந்து 1919-க்குள் தொழில் நிறுவனங்களின் முதல் 95 சதவீதம் பெருகியது; தொழிலாளர்களுடைய கூலிகள்

158 சதவீதம் மிகுதியடைந்தது ; உற்பத்தியான பொருள்களுடைய மதிப்பு 157 சதவீதம் பெருகியது. ஆனால், நிறுவனங்களில் பணியாற்றிய தொழிலாளர்களுடைய எண்ணிக்கை 29.3 சதவீதமே உயர்ந்தது. தொழில் நிறுவனங்களுடைய எண்ணிக்கையும் 5.2 சதவீதமே உயர்ந்தது. 80 ஆண்டுகளில் ஏற்பட்ட தொழில் வளர்ச்சிபற்றிய புள்ளிவிவரங்கள் அடுத்த பக்கம் வரும் அட்டவணையில் கொடுக்கப்பெற்றுள்ளன.

பொதுவாக நாட்டில் உற்பத்திப் பெருக்கமும் தொழில் வளர்ச்சியும் ஏற்பட்டன. சில குறிப்பிட்ட தொழில்கள் எவ்வாறு பொருளாதார அமைப்பிலும் தொழில் வளர்ச்சியிலும் முக்கியத்துவத்தைப் பெற்றன என்பதை இங்குக் காண்போம். 1860-ல் உற்பத்தியின் மதிப்பை அடிப்படையாகக் கொண்டு தயார்செய்த பட்டியலில் முதல் நான்கு இடங்களைப் பெற்ற தொழில் தொகுதிகள் விவசாயத்துடனும் மரவேலையுடனும் தொடர்புகொண்டிருந்தன. 1914-ல் நான்கு தொகுதிகளும் 1919-ல் (முதல் தொகுதி உட்பட) மூன்று தொகுதிகளும் விவசாயத்துடனும் மரவேலையுடனும் தொடர்பு கொண்டிருந்தன. விவசாயக் கச்சாப் பொருள்களைக்கொண்டு பொருள்களை உற்பத்தி செய்யும் தொழில்கள் நாட்டில் முக்கியமானவையாக இருந்தன. ஆனால், இரும்பு, எஃகு தொழில்கள் 1914-க்குள் நாட்டுத் தொழில்களுள் இரண்டாவது இடத்தைப் பெற்றுவிட்டன. வார்ப்படத் தொழிலும் (foundry) எந்திரக் கருவிகளை உற்பத்தி செய்யும் தொழிலும் 1860-ல் கச்சா இரும்புடனும் எஃகுடனும் சேர்க்கப்பெற்றிருந்தன ; இவை 1914-க்குள் நான்காவது இடத்தைப் பெற்ற தனித் தொழில் தொகுதியாகிவிட்டன. நாட்டின் முக்கியமான முதல் பத்துத் தொழில்களுள் புதிய இரண்டு தொழில்கள் இடம் பெற்றன. அவை முறையே : (1) மோட்டார் வண்டிகளை உற்பத்தி செய்தலும் பழுதுபார்த்தலும்; (2) மோட்டார்ப் போக்குவரத்து. நாட்டின் பொருளாதார அமைப்பில் தொழில்கள் பெற்றுள்ள முக்கியத்துவம் ஒரே நிலையில் இருக்காது. சில தொழில்கள் வளர்ச்சியடைவதும் சில தம் வலிமையை இழப்பதும் இயற்கையே. உதாரணமாக, 1900-லிருந்து 1914-க்குள் மோட்டார் வண்டி உற்பத்தி பெருகியது. நாட்டுத் தொழில்களுள் அது எட்டாவது இடத்தைப் பெற்றது. எந்திரக் கருவிகளை உற்பத்தி செய்யும் தொழிலுடன் இணைந்திருந்த இத் தொழில் நாட்டின் மிகப் பெரிய தொழில்களுள் ஒன்றாக வளர்ச்சியடைந்து, பொருளாதார அமைப்பில் ஒரு தனி இடத்தைப் பெற்றது. 1929ஆம் ஆண்டில்

பொறிவழியாக்கம் (Manufactures) :

	மொத்த நிறுவனங்களின் எண்ணிக்கை	பெருக்கு அல்லது குறைவின் சதவீதம் (—)	மொத்தத் தொழிலாளர்கள்—ஆண்டின் சராசரி (ஆயிரங்களில்)	பெருக்கு அல்லது குறைவின் சதவீதம் (—)
தொழிற்சாலைகளும், கைத்தொழில்களும், அவை போன்ற தொழில்களும் :				
1849	123	...	957	...
1859	140	14.1	1,311	37.0
1869	252	79.6	2,054	56.6
1879	254	0.7	2,733	33.0
1889	355	40.0	4,252	55.6
1899	512	44.1	5,306	24.8
கைத்தொழில்களையும், அவைபோன்ற தொழில்களையும், 500 டாலர்கள் வரை மதிப்புள்ள பொருள்களை உற்பத்தி செய்யும் தொழில்களையும் தவிர மற்றத் தொழிற்சாலைகள் :				
1899	205	...	4,510	...
1909	265	29.3	6,273	39.1
1919	210	—20.7	8,431	34.4
1929	207	—1.4	8,380	—0.6
1937	167	—193	8,569	2.2

Census of Manufactures, 1937, Part I, pp. 18 f.

சுருக்கம், 1849—1937

கூலிகள் (மிலியன் டாலர்களில்)	பெருக்கு அல்லது குறைவின் சதவீதம் (—)	எரிபொருள், சக்தி முதலியவைகளின் அடக்கச் செலவு (மிலியன் டாலர்களில்)	பெருக்கு அல்லது குறைவின் சதவீதம் (—)	உற்பத்தியான பொருள்களின் மதிப்பு (மிலியன் டாலர்களில்)	பெருக்கு அல்லது குறைவின் சதவீதம் (—)	உற்பத்திப் பெருக்கத்தின் மதிப்பு	பெருக்கு அல்லது குறைவின் சதவீதம் (—)
237	...	555	...	1,019	...	464	...
379	60.0	1,032	85.8	1,886	85.1	854	84.1
620	63.8	1,991	93.0	3,386	79.5	1,395	63.3
948	52.8	3,397	70.6	5,370	58.6	1,973	41.4
1,891	99.5	5,162	52.0	9,372	74.5	4,210	113.4
2,321	22.7	7,344	42.3	13,000	38.7	5,656	34.3
1,895	...	6,441	...	11,103	...	4,662	...
3,210	69.3	11,876	84.3	20,068	80.7	8,191	75.6
9,673	201.3	36,283	205.5	60,053	199.2	23,770	190.1
10,910	12.7	37,441	3.1	68,178	13.5	30,737	29.3
10,112	—7.3	35,539	—5.0	60,713	—10.9	25,174	—18.0

1899-க்குப்பின் சதவீதங்கள் ஆசிரியரால் கணக்கெடுக்கப்பட்டவை.

முக்கியமான தொழில்களின் மதிப்புத் தரம், 1860, 1914, 1929

மதிப்புத் தரம்	1860		1914		1929	
		உற்பத்திப் பொருள்களின் மதிப்பு (ஆயிரங் களில்)		உற்பத்திப் பொருள்களின் மதிப்பு (ஆயிரங் களில்)		உற்பத்திப் பொருள்களின் மதிப்பு (ஆயிரங் களில்)
1	(உணவு வகை) மாவு ...	$ 248,580	இறைச்சி உற்பத்தியும், அதைப் பெட்டியில் அடைத்தலும்	$1,651,965	மோட்டார் வண்டிகள் ...	$3,722,793
2	பருத்தியினால் செய்த பண்டங்கள்	115,726	இரும்பு, எஃகு தகடு, இரும்பு ஆலைகள்	918,665	இறைச்சியைப் பெட்டிகளில் அடைத்தல்	3,434,634
3	மரவேலை (பலகை செய்தலும் மரம் அறுத்தலும்)	104,928	மாவுத் தொழில் ...	877,680	இரும்பு, எஃகு தகடு, இரும்பு	3,365,789
4	செருப்புத் தொழில் ...	91,889	வார்ப்படத் தொழில், எந்திரக் கருவிகள்	866,545	வார்ப்படத் தொழில், எந்திரக் கருவிகள்	2,791,462
5	இரும்பு வேலையும் எந்திரத் தொழிலும்	88,648	மரவேலை	715,310	பெட்ரோலியம் சுத்தம் செய்தல்	2,639,665
6	வீட்டுக்கு வேண்டிய பொருள்களையும் ஆடைகளையும் செய்யும் தொழில்	88,095	துணி, பருத்தி உற்பத்தி	676,569	மின்சாரக் கருவிகள்	2,300,916
7	தோல்; தனி உரிமை பெற்ற தோல் உற்பத்தி	75,698	வண்டிகளையும் நிறுவனங்களையும் அமைக்கும் தொழில், ரயில்வே கம்பெனிகளுடைய பழுது பார்க்கும் வேலை	510,041	அச்சிடும் தொழில் (பிரசுரமும் பத்திரிகைகளும்)	1,738,299

8	கம்பளியும் கம்பளிப் பண்டங்களும்	65,706	மோட்டார் தொழில் ...	503,230	பெண்கள் உடை ...	1,709,581
9	சாராயம்	56,588	செருப்புகள் செய்யும் தொழில்	501,760	மோட்டார் வண்டிகளும், அவைகளுடைய உறுப்புகளும்	1,537,930
10	நீராவி எஞ்சின்கள் ...	46,757	அச்சிடும் தொழில் (பிரசுரங்களும் பத்திரிகைகளும்)	495,906	ரொட்டி, ரொட்டிக் கிடங்குகள் செய்யும் மற்றப் பொருள்கள்	1,526,111
11	வார்ப்பு இரும்பு ...	36,638	ரொட்டியையும் மற்றப் பண்டங்களையும் செய்யும் தொழில்	491,893	பருத்தி ஆடைகள் ...	1,524,177
12	தேனிரும்பு, உலைத் தொழில், இரும்புத் தகடுகள்	36,537	பெண்கள் உடை ...	437,888	மரவேலை	1,273,472
13	உணவு, மளிகைப் பொருள்கள் (இறைச்சி போன்றவை)	31,986	ஆண்கள் உடை ...	458,211	வண்டிகள், ரயில்வே கம்பெனிகளுடைய பழுதுபார்க்கும் வேலை	1,184,435
14	அச்சுத் தொழில் (நூல்கள் வெளியீடு)	31,063	செம்பு உருக்குத் தொழில்	444,022	சிகரெட்டுத் தொழில் ...	1,066,909
15	வண்டிகள்	26,849	சாராயம்	442,149	மாவு, தானியங்களை அரைத்தல்	1,060,269

1860ஆம் ஆண்டின் புள்ளிவிவரங்கள், அந்த ஆண்டின் உற்பத்திபற்றிய அறிக்கையிலிருந்து எடுத்து இங்குக் கொடுக்கப்பெற்றுள்ளன, Volume on Manufactures; 1914ஆம் ஆண்டின் விவரங்கள் 'Abstract of Census of Manufactures for 1914' என்ற அறிக்கையிலிருந்து எடுக்கப்பெற்றன, Table 220, pp. 516 ff; 1929-க்குரிய விவரங்கள் 'Abstract of Census of Manufactures, 1929, I, 21, 35' என்ற அறிக்கையிலிருந்து எடுக்கப்பெற்றன.

அமெரிக்காவில், 1937-ல் தலைமையான இடங்களைப் பெற்ற தொழில்களின் முக்கியத்துவம்

	நிறுவனங்களின் எண்ணிக்கை	தொழிலாளர்கள்		அடக்கச்செலவு, எரிபொருள், சக்தி முதலியவற்றுக்கான செலவு		பொருள்களின் மதிப்பு		பொறிவழியாக்கத்தால் மிகுதியடைந்த மதிப்பு	
		ஆண்டின் சராசரி	மதிப்புத் தரம்	ஆயிரம் டாலர்களில்	மதிப்புத் தரம்	ஆயிரம் டாலர்களில்	மதிப்புத் தரம்	ஆயிரம் டாலர்களில்	மதிப்புத் தரம்
எல்லாத் தொழில்களும் ... • ...	166,794	8,569,231		35,539,333		60,712,872		25,173,530	
எஃகு தொழிலும் சுருள் ஆலையும் ...	6,410	479,342	1	1,833,745	4	3,330,491	1	1,496,747	1
மோட்டார் வண்டிகள்	131	194,527	8	2,394,269	1	3,069,219	2	701,949	5
இறைச்சியைப் பெட்டிகளில் அடைத்தல் ...	1,160	127,477	15	2,386,090	2	2,787,358	3	401,267	13
பெட்ரோலியம் சுத்தம் செய்தல்	365	83,182	22	2,064,307	3	2,546,746	4	482,439	10
மோட்டார் வண்டிகளையும் உறுப்புகளையும் செய்தல்.	936	284,814	4	1,275,073	5	2,080,018	5	804,945	4
மின்சார செயற்களக் கருவிகள்	1,435	257,660	5	642,867	10	1,622,098	6	979,232	3
ரொட்டியும், ரொட்டிக் கிடங்கு செய்யும் பொருள்களும்.	17,193	239,388	6	727,022	7	1,426,163	7	699,141	6
அச்சுத் தொழில், நூல்களும், பிரசுரமும் ...	9,244	135,215	14	393,021	18	1,396,031	8	1,003,010	2
சிகரெட்டு	34	26,149	70	771,522	6	968,927	9	197,405	30
பருத்தித் துணி	677	336,104	2	525,947	13	967,110	10	441,163	12
பட்டியலில் சேர்க்கப்படாத எந்திரங்கள் ...	2,298	146,712	11	375,647	20	964,151	11	588,504	7
காகிதம்	647	110,809	17	567,449	11	957,940	12	390,491	15
பட்டியலில் சேர்க்கப்படாத ரசாயனப் பொருள்	601	78,951	25	455,062	16	932,750	13	477,688	11
மாவும் தானியங்களை அரைத்தலும் ...	2,238	26,390	69	722,711	8	856,310	14	133,600	41
மரவேலை	7,647	323,948	3	345,800	24	848,481	15	502,681	9

Abstract of Census of Manufactures, 1937, pp. 34—36.

இத்தொழில் முதல் இடத்தைப் பெற்றது; ஆனால்,1937-ல் இது இரண்டாவது இடத்திற்குத் தள்ளப்பட்டுவிட்டது. 1860-ல் பட்டாடைத் தொழில் 25ஆம் இடத்தைப் பெற்றிருந்தது. அந்த ஆண்டில் முதல் இடத்தைப் பெற்றிருந்த தொழிலை விடப் பட்டாடைத் தொழில் முக்கியமான இடத்தை 1914-ல் பெற்றுவிட்டது. பட்டாடைத் தொழில் 254,011,000 டாலர்கள் மதிப்புள்ள பொருள்களை உற்பத்தி செய்தது.

52ஆம் பக்கம் அட்டவணை தொழில்களுடைய முக்கியத் துவத்தை எடுத்துக்காட்டும். 'ஆனால், இந்த முறைப் பாகு பாடு திருப்திகரமானதன்று. ஏனெனில், எத்தொழிலும் ஒரு பொருளை முழுமையாக உற்பத்தி செய்யமுடியது. கச்சாப் பொருள்களே உற்பத்தியான பொருள்களின் மதிப்புக்குப் பெரும்பாலும் காரணமாக இருக்கின்றன.' ஆனால், இக் கச்சாப் பொருள்களை வேறு தொழில்கள் உற்பத்தி செய்கின்றன.

அட்டவணையில் காணும் அடக்கச் செலவுகள்பற்றிய புள்ளிவிவரங்களும், உற்பத்திபற்றிய விவரங்களும் இரண்டு முறை குறிக்கப்பெற்றுள்ளன. ஏனெனில், சில நிறுவனங்கள் உற்பத்தி செய்த பொருள்களை மற்ற நிறுவனங்கள் கச்சாப் பொருள்களாகப் பயன்படுத்தின. ஒவ்வொரு தொழிலும் உற்பத்தி செய்த பொருள்களின் மதிப்பைக்கொண்டு அவை களுடைய முக்கியத்துவத்தை நாம் உணரலாம். தொழில்கள் மக்களுக்கு அளிக்கும் வேலை வாய்ப்புகளும் அவைகளுடைய முக்கியத்துவத்தை எடுத்துக் காட்டும். இவ் வுண்மையை வேலையின்மைக் காலத்தில் நாம் உணரலாம். அண்மைக் காலத்தில் தயாரான பொறிசெய் பொருள்கள்பற்றிய புள்ளி விவர அறிக்கையைவிட 1937ஆம் ஆண்டின் அறிக்கையையே எல்லோரும் பயன்படுத்துகின்றனர். ஏனெனில், 1937ஆம் ஆண்டின் அறிக்கையே சாதாரண காலத்திய (normal period) நிலையை எடுத்துக்காட்டுகின்றது. பட்டியலில் சேர்க்கப்பட் டுள்ள முதல் 15 தொழில்களின் நிலைமை 1929-லிருந்து 1937-க்குள் அதிகம் மாறவில்லை. காகிதத் தொழிலும் ரசாயனத் தொழிலும் முதல் 15 தொழில்களுக்குள் இடம் பெற்றன. உற்பத்திபற்றிய புள்ளிவிவர அறிக்கை சிகரெட்டுத் தொழிலை (cigarette) சுருட்டுத் தொழிலிலிருந்து (cigars) வேறு படுத்திக் காட்டுகின்றது. சிகரெட்டுத் தொழில் 14ஆம் இடத்திலிருந்து முன்னேறி 9ஆம் இடத்தைக் கைப்பற்றி விட்டது.

பொறிவழியாக்கம் (manufacturing) பெருகியதால், அமெரிக்கா பிற நாடுகளைச் சாராமல் வாழ முடிந்தது. குடியாட்சிக் காலத்திலும், உள்நாட்டுப் போருக்கு முன்பும் நாம் சிறந்த பொறிசெய் பொருள்களை ஐரோப்பாவிலிருந்தே இறக்குமதி செய்தோம். விவசாயக் கச்சாப் பொருள்களையும் உணவுப் பொருள்களையுமே நாம் ஏற்றுமதி செய்தோம். உயர்ந்த சுங்க வரிகளை அமெரிக்கா விதித்ததாலும், ஐரோப்பியர்கள் அமெரிக்காவில் குடியேறியதாலும், நாட்டில் குறைந்த கூலியை ஏற்றுக்கொள்ளவும் தொழிலாளர்கள் பலர் இருந்தனர். எனவே, மக்கள் சுரங்கங்களையும் விவசாய உற்பத்திச் சாதனங்களையும் நன்கு பயன்படுத்த முடிந்தது. ஒருசில கச்சாப் பொருள்களைத் தவிர மற்ற எல்லாக் கச்சாப் பொருள்களும் அமெரிக்காவில் கிடைப்பதால், நாட்டில் தேவைப்படும் எல்லாப் பொருள்களையும் அமெரிக்கர்கள் உற்பத்தி செய்தனர். முதல் உலகப் போர், ஜெர்மானியர்கள் ரசாயனத் துறையில் கொண்டிருந்த சர்வாதீன உரிமையை (monopoly) பாதித்தது. இப்பொழுது அமெரிக்கா வெப்பமண்டலப் பழங்கள், ரப்பர், சர்க்கரை, காப்பி, கைத்தொழிற் பண்டங்கள்போன்ற போகப்பொருள்களையே (luxury goods) பெரும்பாலும் இறக்குமதி செய்கின்றது. தொடர்ந்து, நீண்ட காலம் அமெரிக்கா முற்றுகை செய்யப்பட்டிருந்தால், இறக்குமதி செய்யும் சில பொருள்களுக்குப் பதிலாக மற்றப் பொருள்களை அமெரிக்கர்கள் உற்பத்தி செய்திருப்பார்கள். மாற்றார் அமெரிக்காவை முற்றுகையிட்டாலும், அமெரிக்கர்கள் உள்நாட்டில் உற்பத்தியாகும் பொருள்களைக்கொண்டு இறக்குமதியை நம்பாமல் வாழ முடியும். குறிப்பாக, செயற்கை ரப்பர் உற்பத்தியாக ஆரம்பமானதிலிருந்து அமெரிக்காவின் வலிமை மிகவும் வளர்ந்துவிட்டது.

பொறிவழியாக்கத்தின் (Manufacture) பெருக்கத்திற்குக் காரணங்கள்

உற்பத்திப் பெருக்கத்திற்கு உள்நாட்டுப் போர் ஒரு தூண்டுதலைக் கொடுத்தது. ஆணைச்செலாவணிப் (fiat money) பெருக்கத்தாலும் விலைகள் உயர்ந்ததாலும், பொருள் உற்பத்தி பெருகியது. உற்பத்திப் பெருக்கத்திற்கு வேறு சில அடிப்படைக் காரணங்களும் இருந்தன. அமெரிக்காவில் இயற்கை உற்பத்திச் சாதனங்கள் எல்லையற்ற அளவில் கிடைத்தன. வேறு எந்த நாட்டிலும் அவ்வளவு மிகுதியான உற்பத்திச் சாதனங்கள் கிடைக்கவில்லை. ஏராளமான அளவில் உற்பத்தி

யாகும் விவசாயப் பொருள்களும், நாட்டில் இருந்த உயர்ந்த ரகக் கால்நடைகளும் பொறிசெய் பொருள்களுடைய உற்பத்திக்கு ஒரு தூண்டுதலைக் கொடுத்தன. மேலும், இரும்பு, செம்பு, எண்ணெய், நிலக்கரி முதலிய பொருள்கள் ஏராளமாக அமெரிக்காவில் கிடைக்கின்றன. தொழில் உற்பத்திக்குத் தொழிலாளர்களும் சிறந்த மார்க்கட்டும் வேண்டும். பொருளாதார வளர்ச்சியடையாத நாடாகிய அமெரிக்காவில், மக்கள் தொகை மிகுதியடைந்தது. அயல் நாட்டினர் அமெரிக்காவில் குடிபுகுந்தனர். எனவே, உற்பத்திக்கு வேண்டிய தொழிலாளர்கள் நாட்டில் இருந்தனர். ஆனால், தொழிலாளர்கள் தொழிற்சாலைகளில் வேலை செய்யவே தகுதியுடையவர்களாக இருந்தனர். மற்ற வேலைகளுக்குத் தகுதியற்றவர்களாக இருந்தனர். அமெரிக்க உற்பத்தியாளர்கள், ஐரோப்பா போன்ற பழைய நாடுகளில் மார்க்கட்டை வளர்க்க முடியாது. அவர்கள் உற்பத்தி செய்த பொருள்களுக்கு உள்நாட்டிலேயே ஒரு மார்க்கட்டை அமைக்கவேண்டும். உள்நாட்டில் மார்க்கட்டை அமைப்பதற்குக்கூட மற்ற நாட்டு உற்பத்தியாளர்களுடன் வெற்றிகரமாகப் போட்டியிடவேண்டும். மக்கள் தொகை பெருகியதால், உள்நாட்டில் ஒரு மார்க்கட்டு வளர்ச்சியடைந்தது. தென்பகுதியிலும் மேற்குப் பகுதியிலும் உள்ள விவசாயிகளுடைய தேவை உள்நாட்டில் ஒரு மார்க்கட்டு வளர்ச்சியடைவதற்குப் பேருதவி புரிந்தது. 1900-லிருந்து 1930-க்குள் அமெரிக்கா, தன் அயல் நாட்டு வர்த்தகத்தைப் பெருக்குவதற்கும் வெளிநாடுகளில் முதலீட்டைப் பெருக்குவதற்கும் முயற்சி செய்ததால், ஏற்றுமதி மிகுதியாயிற்று.

உள்நாட்டுப் போருக்குப்பின் நம் நாட்டில் அரசினர் மிக்க சுங்க வரிகளை விதித்தனர். இச் சுங்க வரி தொழிலுற்பத்திக்கு ஒரு தூண்டுதலைக் கொடுத்தது. உயர்ந்த சுங்க வரிகள் நன்கு வளர்ந்த பழைய தொழில்களுடைய இலாபத்தை அதிகரித்தன; புதிய தொழில்களுக்குப் பாதுகாப்பைக் கொடுத்தன; அவைகளுக்கு அயல் நாட்டுத் தொழில்களுடைய போட்டியிலிருந்து தப்ப உதவி செய்தன. உயர்ந்த சுங்க வரிகளை அரசினர் விதித்திருக்காவிடினும், அமெரிக்காவில் தொழில் வளர்ச்சி ஏற்பட்டிருக்கும். ஆனால், இவ் வளர்ச்சி விரைவில் ஏற்படுவதற்குச் சுங்க வரிகள் காரணமாக இருந்தன என்பதை எவரும் மறுக்க முடியாது. குடியரசுக் கட்சியினரும் ஜனநாயகக் கட்சியினரும், தாம் பதவியில் இருக்கும்பொழுது நாட்டுத் தொழில்களுக்கு ஆதரவு கொடுத்தனர். தொழில்கள் செழித்தோங்கி வளர்ச்சியடைய அரசினர் தக்க நடவடிக்கைகள் எடுத்தனர்.

அரசினர் உயர்ந்த சுங்க வரியை விதித்தபோதிலும், 1930ஆம் ஆண்டுவரை தலையிடாக் கொள்கையையே (Laissez faire) பின்பற்றினர். இக் கொள்கை தொழிலதிபர்களிடையே தொழில்துணிவை (entrepreneurship) வளர்த்தது. அரசாங்கம் 1887, 1890ஆம் ஆண்டுகளில் உற்பத்தியைக் கட்டுப்பாடுகளுக்குட்படுத்த முயற்சி செய்தது. ஆனல், இந்த முயற்சிகள் பயனளிக்கவில்லை. இராச்சியங்களிடையே நடந்த வர்த்தகத்தை அரசினர் கட்டுப்பாடு செய்யவில்லை. இவ் வர்த்தகச் சுதந்திரத்தை அரசியலமைப்புப் பாதுகாத்தது. இச் சுதந்திரம் உற்பத்திப் பெருக்கத்திற்கு உதவியளித்தது. 'ஆயத்தீர்வை, சுங்க வரி முதலிய வர்த்தகக் கட்டுப்பாடுகளை நீக்கிய நாடுகளுள் அமெரிக்கா உலகிலேயே மிகப் பெரிய நாடாகும். மேலும், அமெரிக்கா, தேசீய அடிப்படையில் ஏற்படும் வெறுப்புகளை வென்ற நாடாகும். மற்ற நாடுகளை விட மிக அதிகமான அளவில் செல்வத்தைக் கொண்டிருப்பதால், அமெரிக்கர்கள் ஏராளமான அளவு பண்டங்களை வாங்கிப் பயன்படுத்தும் சக்தியைக் கொண்டிருக்கின்றனர்.'[2] 'நாட்டுத் தொழில்களைப் பாதுகாக்கும் முறையையும் (protection) தடையற்ற வர்த்தகத்தையும் அரசாங்கம் வெற்றிகரமாகப் பின்பற்றியதால்தான் அமெரிக்கா மற்ற உலக நாடுகளைவிட முன்னேற முடிந்தது' என்று ஜேம்ஸ் ஜி. பிளையின் (James G. Blaine) குறிப்பிட்டார்[3]. புதிய நாடாகிய அமெரிக்காவில் புதிய முறையில் மக்களுக்குச் சுதந்திரம் வழங்கப்பட்டதால், முதலாளிகள் தொழிலுற்பத்தியில் ஊக்கம் காட்டினர். தொழிலாளர்களும் நாட்டின் சூழ்நிலைக்கேற்றவாறு பணியாற்றினர். முதலாளிகளுடைய ஒரு தொழில்துணிவு வளர்ச்சியடைந்தது. பல புதிய உற்பத்தி முறைகளை அவர்கள் பின்பற்றினர். ஆபத்துகளைப் பொருட்படுத்தாமல் உற்பத்தியைப் பெருக்கினுர்கள். தொழிலாளர்கள் தம் சொந்த ஊர்களை விட்டு வேலை கிடைக்கும் எந்த இடத்திற்கும் செல்லத் தயாராக இருந்தனர். அவர்கள் மற்ற நாட்டுத் தொழிலாளர்களைப் போலல்லாமல், பழைய உற்பத்தி முறைகளைக் கைவிட்டுப் புதிய முறைகளைப் பின்பற்றத் தயாராக இருந்தனர்.

போக்குவரத்து முறையில் முன்னேற்றம் ஏற்பட்டால் தான் உற்பத்தி முறையிலும் முன்னேற்றம் ஏற்படும்.

[2]Twelfth Census of the United States, VII.

[3] ஜேம்ஸ் ஜி. பிளையின் (James G. Blaine), 'Twenty Years of Congress,' I, 211. ஆனுல், அண்மைக் காலத்தில் காங்கிரஸ் இயற்றிய பல சட்டங்கள், இராச்சியங்களிடையே நடக்கும் வர்த்தகத்தைப் பல கட்டுப்பாடுகளுக்குட் படுத்திவிட்டன.

அமெரிக்காவில் போக்குவரத்துக்குப் பயன்படக்கூடிய 26,000 மைல்கள் நீளமுள்ள ஆறுகளும், சாலைகளும், ஏரிகளும் இருந்தன. தொடக்க காலத்தில் இப் போக்குவரத்துச் சாதனங்கள், தொழில் வளர்ச்சிக்குப் பேருதவியளித்தன. ஆனால், ரெயில்வேக்கள் வளர்ச்சியடைந்த பின்பே தொழில் முன்னேற்றம் விறுவிறுப்பாக ஏற்பட்டது. முன்பு போக்குவரத்து வசதிகள் ஆங்காங்கு உள்ள சிறிய பகுதிகளின் குறுகிய எல்லைகளுக்குள்தான் பெருகியிருந்தது. ஆனால், ரெயில்வே தொழில் வளர்ச்சியடைந்தபின், போக்குவரத்து வசதிகள் நாடெங்கும் உள்ள பல பகுதிகளிடையே ஒரு புதிய தொடர்பை ஏற்படுத்தியது. கால்வாய்ப் போக்குவரத்தும் மோட்டார்ப் போக்குவரத்தும் அண்மைக் காலத்தில் பெருகிவிட்டன. உற்பத்தியும் போக்குவரத்துத் தொழிலும் வளர்ச்சியடைந்ததால் நாட்டில் செல்வம் பெருகியது. தொழிலதிபர்கள் இச் செல்வத்தை முதலீடு செய்வதற்குப் பயன்படுத்தினர்.

தொழிற் புரட்சி முன்னேறியதால், பல புதிய கண்டுபிடிப்புகளைத் தொடர்ந்து புதிய தொழில்கள் வளர்ச்சியடைந்தன. அமெரிக்கர்களுடைய (பொருள்களை) வாங்கும் சக்தியே புதிய தொழில்களின் வளர்ச்சிக்குக் காரணமாக இருந்தன. உதாரணமாக, தொலைபேசி, தந்தி, ரேடியோ, மின்சார விளக்கு, வீடுகளுக்கு வேண்டிய பொருள்கள், சைக்கிள், மோட்டார் வண்டி, ஆகாயவிமானங்கள் முதலியவைகளுக்கு வேண்டிய மின்சாரக் கருவிகளைச் செய்யும் தொழில்களும், போக்குவரத்து வசதிக்கு வேண்டிய கருவிகளைச் செய்யும் தொழிலும் வளர்ச்சியடைந்தன. அமெரிக்கர்கள் 1865-லிருந்து விஞ்ஞானத் துறையில் பல புதிய கண்டுபிடிப்புகளைச் செய்து தொழில் வளர்ச்சிக்கு ஒரு தூண்டுதலைக் கொடுத்தனர். பலவித விவசாயக் கருவிகளையும் அமெரிக்கர்கள் உற்பத்தி செய்தனர். மிக்க தொலைவிலுள்ள இடங்களைத் தந்தி, தொலைபேசி முதலியவைமூலம் மற்ற இடங்களுடன் இணைப்பதற்கு உதவும் கம்பிச் சுருள் கருவியை மைக்கேல் புப்பின் (Michael Pupin) என்பவர் கண்டுபிடித்தார். மிக விரைவில் வேலை செய்யும் எஃகு கருவியை, எஃப். டபிள்யூ. டேலர் (F. W. Taylor) என்பவரும், ஜே. எம். ஒயிட் என்பவரும் கண்டுபிடித்தனர். ஆகாய விமான எந்திரத்தை சார்ல்ஸ் எம். மான்லி (Charles M. Manly) என்பவரும், ரைட் சகோதரர்களும் (Wright Brothers) கண்டுபிடித்தனர். லியோ பேக்லாந்து (Leo Baekeland) என்பவர் செயற்கைக் குங்கிலியத்தையும், லீ டி ஃபாரஸ்ட் (Lee De Forest) என்பவர் ஒலியைக்

கேட்கும் குழாயையும், மைக்கேல் ஓவன் (Michael Owen) என்பவர் தானாக இயங்கும் குப்பி எந்திரத்தையும் (Automatic Bottle Machine), வில்லியம் டி. கூலிட்ஜ் (William D. Coolidge) என்பவர் மின்சார விளக்கின் மெல்லிய கம்பியையும், நிக்கோலா டெஸ்லா (Nicola Tesla) என்பவர் மாறும் மின்சார மோட்டாரையும் கண்டுபிடித்தனர். ஜேம்ஸ் எச். நார்த்ரூப் (James H. Northrup), ஜார்ஜ் ஏ. டிரேப்பர் (George A. Draper) என்பவரும் புதிய தறியைக் கண்டுபிடித்தனர். தாமஸ் ஏ. எடிசன் (Thomas A. Edison), ஜார்ஜ் வெஸ்டிங்ஹவுஸ் (George Westinghouse), எலிஹு தாம்ஸன் (Elihu Thompson), சார்லஸ் பி. ஸ்டெயின்மெட்ஸ் (Charles P. Steinmetz), ஈ. எஃப். டபிள்யு. அலக்ஸாண்டர்சன் (E. F. W. Alexanderson), இர்விங் லாங்முயுர் (Irving Langmuir) முதலிய விஞ்ஞானிகள் ஆராய்ச்சிகள் செய்து பல புதிய உண்மைகளைக் கண்டுபிடித்தனர். விஞ்ஞான முன்னேற்றம் உற்பத்திப் பெருக்கத்திற்கு உதவியாக இருந்தது. புதிய முறை விளம்பரமும் மொத்த விற்பனையும் உற்பத்திப் பெருக்கத்திற்கு மேலும் ஒரு தூண்டுதலை அளித்தது. அமெரிக்கத் தொழிலாளர்கள் வாங்கிய உயர்ந்த கூலியும் தொழில் முன்னேற்றத்துக்குக் காரணமாக இருந்தது.

விஞ்ஞான முறைகளைத் தொழிற்சாலைகள் பின்பற்றிய தால், அமெரிக்காவில் பொறிவழியாக்கம் (manufacturing) முன்னேற்றமடைந்தது. தொழிற் புரட்சியின் காரணங்களை நாம் கூறும்பொழுது, இக் காரணத்தின் முக்கியத்துவத்தை உணர வேண்டும். நாட்டின் பெரிய நிறுவனங்கள் தனிப் பட்ட விஞ்ஞானிகளுடைய ஆராய்ச்சிகளை எதிர்பார்க்க வேண்டிய நிலையில் இல்லை. தொழில்களும் நிறுவனங்களும் பல ஆராய்ச்சிக்கூடங்களை அமைத்துவிட்டன. இவ் வாராய்ச்சிக்கூடங்கள் புதிய உற்பத்தி முறைகளையும் புதிய பொருள்களையும் கண்டுபிடிக்க வேண்டும். அமெரிக்காவில் தொழிற்சாலைகள் பல ஆராய்ச்சிக் கூடங்களை அமைத்தன. தொழிற் புரட்சி ஏற்படுவதற்குமுன் அமெரிக்கர்கள் கச்சாப் பொருள்களைப் பண்படுத்தி ஏற்றுமதி செய்தனர். இதற்கு ஆராய்ச்சிக்கூடங்கள் தேவைப்படவில்லை. ஆனால், பெரிய தொழிற்சாலைகள் வளர்ச்சியடைந்த பிறகு தொழிலதிபர்கள் ஆராய்ச்சிக்கூடங்களை அமைத்தனர். மேலும், பல விஞ்ஞானி கள் புதிய உற்பத்தி முறைகளைக் கண்டுபிடித்தனர். 1900 ஆண்டுக்குப்பின் அரசாங்க ஆராய்ச்சிக்கூடங்களைப்போலவே தனிப்பட்ட உற்பத்தியாளரும் பல ஆராய்ச்சிக்கூடங்களை நிறுவினர். பெல் டெலிபோன் கம்பெனியும் (Bell Telephone

System), டு போன்ட் கம்பெனியும் (Du Pont Company), ஜெனரல் எலக்ட்ரிக் கம்பெனியும் (General Electric Company), ஈஸ்ட்மன் கோடாக் கம்பெனியும் (Eastman Kodak) முதன் முதலில் ஆராய்ச்சிக்கூடங்களை நிறுவின.

அமெரிக்கர்கள் விஞ்ஞான முறைகளைத் தொழில் துறையிலும் கையாண்டனர். ஃபிரெடரிக் வின்ஸ்லோ டேலர் (Frederick Winslow Taylor) என்பவரும் அவருடைய சீடர்களும் தொழிற்சாலைகளில் விஞ்ஞான முறை நிருவாகத்தைப் புகுத்த முயற்சி செய்தனர். 1910-க்குப்பின் இந்த முறையை அமெரிக்கர்கள் பின்பற்றினார்கள். உற்பத்தி முறையையும் காலத்தையும் நன்றாகப் பரிசீலனை செய்தால் மிக விரைவாகவும் திறமையுடனும் ஒரு வேலையைச் செய்யும் வழியை நாம் கண்டுபிடிக்கலாம் என்று டேலர் நம்பினார். இந்த வழியைப் பின்பற்றி நாம் உயர்ந்த வேலைத்தரத்தை நிர்ணயம் செய்யலாம். திறமையற்றவர்களை வேலையிலிருந்து நீக்கித் திறமையுடையவர்களுக்கு உயர்ந்த கூலியையும் ஊக்கத்தையும் அளித்தால், உற்பத்தி பெருகும். விஞ்ஞான முறை நிருவாகத்தை அமெரிக்காவில் சாதாரணமாக எல்லோரும் பினபற்றியபோதிலும், தொழிலாளர்கள் இதை வெறுக்கின்றார்கள்.

உற்பத்திப் பெருக்கத்தின் காரணங்களை நாம் ஆராய்ச்சி செய்யும்பொழுது, அமெரிக்கத் தொழில் நிருவாகிகளுடைய தொழில் துணிவையும் நிருவாகத்தையும் மறக்கக்கூடாது. இவர்கள் விஞ்ஞானிகளாகவோ அல்லது தொழிலதிபர்களாகவோ இல்லை. எஃகு உற்பத்தித் துறையில் ஆண்ட்ரூ கார்னஜீ (Andrew Carnegie) என்பவரும், இறைச்சி உற்பத்தித் துறையில் பிலிப் டி. ஆர்மர் (Philip D. Armour) என்பவரும், எண்ணெய் சுத்தி தொழிலில் ஜான் டி. ராக்ஃபெல்லர் (John D. Rockefeller) என்பவரும், நிதித்துறையில் ஜே. பி. மோர்கன் (J. P. Morgan) என்பவரும் சிறந்த தொண்டாற்றினார்கள். இவர்கள் இணைப்பு முறையைக் (integration) கையாண்டு அடக்கச் செலவைக் குறைத்தனர்; விற்பனையைப் பெருக்கினர்; தொழிலுற்பத்திக்கு ஒரு தூண்டுதலை அளித்தனர். இவர்களைத் தவிர எஞ்சினியர்களாகவும் விஞ்ஞானிகளாகவும் இருந்த பல சிறிய உற்பத்தியாளர்களும் புதிய தொழில் நிறுவனங்களை ஆரம்பித்தனர்.

அமெரிக்கப் பொறிவழியாக்கத்தின் தன்மைகள்

அமெரிக்காவில் பொறிவழியாக்கம் பல காரணங்களால் பாதிக்கப் பெற்றிருக்கின்றது. உற்பத்திப் பெருக்கத்திற்கு

வேண்டிய தொழிலாளர்கள் இல்லாததால், பலர் புதிய உற்பத்தி முறைகளைக் கண்டுபிடித்தனர். இம் முறைகளைப் பின்பற்றியதால், குறைந்த தொழிலாளர்களைக் கொண்டு உற்பத்தியைப் பெருக்க முடிந்தது. அமெரிக்கர்கள் பொருள்களை இயந்திரங்களைக்கொண்டே பெரும்பாலும் செய்தனர். பொருள் உற்பத்தியில் தொழிலாளர்களுடைய பங்கு மிகக் குறைவாகவே இருந்தது. தொழிலாளர்கள் தம் கைத்திறனைப் பயன்படுத்தி உற்பத்தி செய்த பொருள்கள், அழகாகவும் நேர்த்தியாகவும் இருக்கும். ஆனால், இயந்திரங்களைப் பயன்படுத்திப் பெருவாரியான அளவில் உற்பத்தி செய்யும் பொருள்கள் அழகாக, நுட்பமான வேலைப்பாட்டுடன் அமைந்திரா. இயந்திர உற்பத்தியை மேற்கொள்ளும் ஒரு நாடு நுட்பமான வேலைப்பாட்டைக் கைவிடத் தயாராக இருத்தல் வேண்டும். ஆகையால், ஐரோப்பிய நாடுகளில் உற்பத்தியான பொருள்கள் நமது பொருள்களைவிட உயர்தரப் பண்டங்களாக இருக்கின்றன. நமது நாட்டில் உற்பத்தியாகும் செருப்பு, காலணிகள்போன்ற பொருள்கள்மட்டும் தரத்தில் உயர்ந்தனவாக இருக்கின்றன. ஆனால், நாம் உற்பத்தி செய்யும் இயந்திரங்கள், ஐரோப்பியப் பொருள்களைவிட உயர்ந்த ரகப் பண்டங்களாக இருக்கின்றன.

நாட்டில் மிகுதியான தொழிலாளர்கள் இல்லாமையால், அமெரிக்கர் இயந்திர உற்பத்தியைத் தரப்படுத்தினர். சிக்கலான இயந்திரங்களுடைய உறுப்புகளை உற்பத்தி செய்து, அவைகளை ஒன்று சேர்த்தனர். தொடர்ந்து பயன்படுத்துவதால் தேய்ந்துபோன உறுப்புகளுக்குப் பதிலாகப் புதிய உறுப்புகளைப் பயன்படுத்துவது எளிதாயிற்று. எனவே, குறைந்த தொகையைச் செலவு செய்து உற்பத்தியாளர்கள் இயந்திரங்களைப் பயன்படுத்தினார்கள்.

தொழிற் புரட்சியின் தொடக்க காலத்தில், பொறிவழியாக்கப் பொருள்களின் மதிப்பு, மொத்த உற்பத்தியில் ஒரு சிறிய பகுதியாகவே இருந்தது. நாட்டில் போதிய தொழிலாளர்கள் இல்லாமையே இதற்குக் காரணமாகும். அமெரிக்காவில் உற்பத்தியான கச்சாப் பொருள்களும் மேற்கூறியவற்றுக்குக் காரணமாக இருந்தது. '1914-ல் இறைச்சியை வெட்டிப் பக்குவம் செய்யும் தொழில் நாட்டின் தொழில்களுள் முதல் இடத்தைப் பெற்றிருந்தது. தானியங்களை அரைத்து, ரொட்டிக்கு மாவு தயார்செய்யும் ஆலைத்தொழில் மூன்றாவது இடத்தைப் பெற்றிருந்தது. ஆனால், இத் தொழிற்கூடங்களில் மிகுதியான தொழிலாளர்கள் பணியாற்றவில்லை' என்று

உற்பத்திபற்றிய அறிக்கை குறிப்பிடுகிறது. மேலே குறிப்பிட்ட தொழில்கள் எளியனவாக இருந்தன. அவை உற்பத்தி செய்யும் பொருள்கள் உற்பத்தியான இடங்களிலேயே பயன் படுத்தப்பட்டன. ஆனால், நியூ இங்கிலாந்தில் உள்ள உலோகத் தொழிற்சாலைகளும் ஆடைத் தொழிற்சாலைகளும் தொலைவி லுள்ள கச்சாப் பொருள்களைப் பயன்படுத்திப் பண்டங்களை உற்பத்தி செய்தன. முக்கியமான பண்டங்களை உற்பத்தி செய்ய நாம் விவசாயக் கச்சாப் பொருள்களையே பயன்படுத்து கிறோம். 1937ஆம் ஆண்டில் நாட்டில் இருந்த முக்கியமான 15 தொழில்களில் ஐந்து தொழில்கள் விவசாயக் கச்சாப் பொருள்களையே பயன்படுத்திப் பொருள் உற்பத்தி செய்தன. ஆனால், நாளடைவில் அமெரிக்கர்கள் சுரங்கத் தொழில்களை மிகுதியாகப் பயன்படுத்திப் பொருள் உற்பத்தி செய்ய ஆரம்பித்துவிட்டனர்.

முதன்முதலில் அமெரிக்கர்கள் மனித சக்தியைப் பயன் படுத்திப் பொருள்களை உற்பத்தி செய்தனர். ஆனால், நாளடைவில் நீராவிச் சக்தியைப் பயன்படுத்த ஆரம்பித்து விட்டனர். நீர்ச்சக்தியையும் (water power) மின்சாரத்தையும் பயன்படுத்தினர். 1870-ல் 2,346,000 குதிரை ஆற்றலை (horse power) அமெரிக்கர்கள் பயன்படுத்தினர். 1929-ல் 42,931,000 குதிரை ஆற்றலைப் பயன்படுத்தினர். 1870-ல் உற்பத்தி யாளர்கள் பயன்படுத்திய நீர்ச்சக்தியும் நீராவியும் அளவில் சமமாக இருந்தன. ஆனால், காலப்போக்கில் நீர்ச்சக்தியைவிட நீராவியையே உற்பத்தியாளர்கள் பெரும்பாலும் பயன்படுத் தினர். மின்சாரத்தின் உற்பத்தியும் உபயோகமும் வளர்ச்சி யடைந்தபின் இந் நிலை மேலும் மாறுபாடடைந்தது. மக்கள் மீண்டும் நீர்ச்சக்தியைப் பயன்படுத்த ஆரம்பித்துவிட்டனர். நீர்ச்சக்தியைப் பயன்படுத்தி மின்சாரத்தை உற்பத்தி செய் தனர். மின்சார எஞ்சினியர்கள் மிகத் தொலைவில் உள்ள இடங்களுக்கு மின்சாரத்தை அனுப்பும் வழிகளைக் கண்டு பிடித்தபின், நீர்மின்சார உற்பத்தித் திட்டங்களைச் (hydrc-electrical projects) செயற்படுத்தினர். நிலக்கரியைப் பயன் படுத்தி மின்சாரத்தை உற்பத்திசெய்வதைவிட நீர்மின்சாரத் திட்டங்கள்மூலம் மின்சக்தியை உற்பத்தி செய்யும் கம்பெனி களிடமிருந்து மின்சாரத்தை வாங்குவது சிக்கனமாயிற்று. எந்த வழியில் உற்பத்தி செய்தபோதிலும், மின்சாரம் தற்காலத்திய பொருள் உற்பத்தியைக் கணிசமான அளவு பாதித்திருக்கிறது. தொழில் உற்பத்திக்கு மட்டுமல்லாமல் விளக்குகளை எரிப்பதற்கும், மற்ற உபயோகங்களுக்கும் மின்சா

ரத்தைப் பயன்படுத்துகிறோம். 1914-ல் உற்பத்தி நிலையங்கள் 33 சதவீதமே மின்சாரத்தைப் பயன்படுத்தின. 1929-ல் இந்த நிலையங்கள் 74 சதவீதம் மின்சாரத்தைப் பயன்படுத்தின. '1914-க்குப்பின் உற்பத்தியாளர்கள் பயன்படுத்திய மோட்டார்கள் எல்லாம் மின்சார மோட்டார்களாகவே (electric motors) இருந்தன. அவைகளை ஓட்டுவதற்கு மத்திய மின்சார நிலையங்களிலிருந்து உற்பத்தியாளர்கள் மின்சாரத்தைப் பெற்றனர்.'[1]

அமெரிக்கர்கள் பழைய மரபுகளை ஒட்டி உற்பத்தி செய்யாமல் புதிய முறைகளைப் பின்பற்றத் தயாராக இருந்தனர். இது அமெரிக்க உற்பத்தியின் ஒரு சிறந்த அம்சமாகும். அமெரிக்காவில் விரைவில் உற்பத்திப் பெருக்கம் ஏற்பட்டதற்கு இதுவும் ஒரு முக்கியமான காரணமாகும். கில்டுகளின் கட்டுப்பாடுகளும் மத்திய கால ஊர்களின் கட்டுப்பாடுகளும் அமெரிக்காவில் இல்லை. மேலும், அமெரிக்கத் தொழிலாளர்கள் சிறந்த அறிவுடன் புதிய முறைகளைப் பின்பற்றினர். நாட்டில் இருந்த சூழ்நிலையில் தொழிலாளர்கள் புதிய உற்பத்தி முறைகளை எளிதில் கற்றுக்கொண்டனர்; பல வேலைகளைச் செய்வதில் ஓரளவு தேர்ச்சியடைந்தனர். இயந்திர உற்பத்தியை அமெரிக்கர்கள் வரவேற்றதைப்போல் வேறு எந்த நாட்டினரும் மகிழ்ச்சியுடன் வரவேற்கவில்லை. அரசினர் பல சட்டங்களை இயற்றிப் புதிய உற்பத்தி முறைகளைக் கண்டுபிடித்தவர்களுக்கு உற்பத்தி உரிமைகளையும் விற்பனை உரிமைகளையும் வழங்கினர். 1890-லிருந்து 1900-க்குள் அரசினர் 276 உரிமைகளை வழங்கினர். 1850-லிருந்து 1860-க்குள் 25,200 உரிமைகளை வழங்கினார்கள். 1890-லிருந்து 1900-க்குள் 234,956 உரிமைகளை அரசினர் வழங்கினர். 1930-க்குப்பின் 1940-க்குள் ஓர் ஆண்டு 70,000 பேர்கள் மேலே குறிப்பிட்ட உரிமைகளை வேண்டினார்கள். அந்த ஆண்டு அரசாங்கம் 40,000 உரிமைகளை வழங்கியது. பெரிய தொழிற்சாலைகள் இன்று ஆராய்ச்சிக்கூடங்களைக் கொண்டிருக்கின்றன. ஆராய்ச்சிகள் பல செய்து புதிய உற்பத்தி முறைகளைக் கண்டுபிடிப்பதே இவ்வாராய்ச்சிக் கூடங்களின் நோக்கமாகும். மின்சார உற்பத்தியிலும், வாயு இயந்திரங்களை உற்பத்தி செய்வதிலும் அரசினர் கொடுத்திருக்கும் எண்ணிலா உற்பத்தியுரிமைகளே அமெரிக்காவின் தொழில் வளர்ச்சியையும் உற்பத்திப் பெருக்கத்தையும் விளக்கும்.

[1] சி. ஓ. ரக்கிள்ஸ் (C. O. Ruggles), 'Problems in the Development of a Super-Power System,' Harward Business Review, II. 161 ff; reprinted in part in F. Flugel and H. U. Faulkner, 'Readings in Economic and Social History of the United States,' p. 501—511.

பெருவாரியான உற்பத்தி

பெருவாரியான அளவில் உற்பத்தி செய்வது அமெரிக்க உற்பத்தியின் ஒரு சிறந்த அம்சமாகும். பொறிசெய் பொருள் களின் உற்பத்தி பெருகியது. கச்சாப் பொருள்களைப்போல் இரண்டு மடங்கு பொறிசெய் பொருள்களை உற்பத்தி செய் தனர். இயந்திரங்களை உற்பத்தி செய்யும் கருவிகளையும், பல பெரிய மூல எந்திரங்களையும் உற்பத்தி செய்தனர். மூல எந்தி ரங்களை நிலையான பொருள்கள் (durable goods) என்றும், உற்பத்தியானவுடன் மக்கள் பயன்படுத்தும் பொருள்களை உடன்துய்த்தற்குரிய பொருள்கள் (consumers' goods) என்றும் கூறுவார்கள். நிலையான பொருள்களின் உற்பத்தி உடன் துய்த்தற்குரிய பொருள்களின் உற்பத்தியைவிடப் பெருகியது. 1900-லிருந்து 1920-க்குள் உற்பத்தியாளர்கள் பயன்படுத்திய மொத்தக் குதிரை ஆற்றல் (horse power) மூன்று மடங்கு பெரு கியது. ஒவ்வொரு தொழிலாளியும் பயன்படுத்திய குதிரை ஆற்றல் (horse power) 2.11-லிருந்து 3.24 ஆக உயர்ந்தது.[5] 'தொழிற்சாலை முறையை (factory system) நாம் மிகுதியாகப் பயன்படுத்துகிறோம். தொழிற்சாலைகளில் நாம் இயந்தி ரங்களை முன்பைவிட அதிகமாகப் பயன்படுத்துகிறோம். உற்பத்தி முறைகளிலும் தொழில் நுட்பத்திலும் முன்னேற்றம் ஏற்பட்டதால், பல மாறுதல்கள் ஏற்பட்டன. தொழிலாளர்களுக்குப் பதிலாக நாம் இப்பொழுது இயந்தி ரங்களைப் பயன்படுத்துகிறோம். உற்பத்தியாளர்கள் பழைய இயந்திரங்களுக்குப் பதிலாகப் புதிய இயந்திரங்களைப் பயன் படுத்துகின்றனர். ஆகையால், தொழில் உற்பத்தியும் தளவாட உற்பத்தியும் பெருகிவிட்டன' என்று இரண்டு பொருளியலார்கள் (economists) கூறினர்.[6]

'பெருவாரியான அளவில் பொருள்களை உற்பத்தி செய்வ தால், ஏராளமான பண்டங்களை விரைவில் உற்பத்தி செய்ய முடியும். மிகவும் பொருத்தமான முறையிலும் சிக்கனமான முறையிலும் இடைவிடாமல் தொடர்ந்து பொருள்களை உற்பத்தி செய்ய முடியும். இந்த உற்பத்தி முறை மிகவும் பயனுள்ளதாகவும், உயர்ந்த ரகப் பொருள்களை உற்பத்தி செய்யக்கூடியதாகவும் இருக்கின்றது; வேலைப்பாடும் நேர்த்தி யாக அமைகின்றது; அடக்கச் செலவும் மிகவும் குறைவாக

[5] ஹாரி ஜெரோம் (Harry Jerome), 'Mechanisation of Industry,' pp. 216-225.

[6] இ. இ. டே, ஊல்டிஃப் தாமஸ் (E. E. Day and Wooldeif Thomas), 'The Growth of Manufactures,' 1899-1923, pp. 90-91.

இருக்கின்றது"[7] என்று தொழில்துறையில் சிறந்த அனுபவம் பெற்ற ஹென்ரி ஃபோர்ட் (Henry Ford) என்பவர் கூறியுள்ளார். இயந்திரங்களின் உறுப்புகளை ஒரே தரமுள்ளவையாக அமைத்தால், அவைகள் தேய்வுற்றவுடன் வேறு உறுப்புகளைப் பயன்படுத்தலாம். இந்த முறையைப் பின்பற்றுவதால், பெருவாரியான அளவில் பொருள்களை உற்பத்தி செய்ய முடிகின்றது. இந்த முறையை 1790-லிருந்தே அமெரிக்கர்கள் அறிந்திருந்தனர். 1790-ல் ஈலி விட்னி (Eli Whitney) என்பவர் இந்த முறையைப் பயன்படுத்தித் துப்பாக்கிகளை உற்பத்தி செய்தார். இயந்திரங்களின் உறுப்புகளுக்குப் பதிலாக வேறு உறுப்புகளைப் பயன்படுத்துவதுமட்டும் இந்த முறையின் அம்சமாகாது. பலர் சிக்கனமான உற்பத்தி முறைகளைக் கண்டுபிடித்ததாலும், அமெரிக்காவில் ஏராளமான மூலதனம் கிடைத்ததாலும், பொருள்களை விற்பனை செய்வதற்குப் பெரிய மார்க்கட்டு உள்நாட்டில் இருந்ததாலும் பெருவாரி உற்பத்தி முறை வளர்ச்சியடைந்தது. மக்கள் ஏராளமான பொருள்களைப் பயன்படுத்தியதால், மிகுதியான அளவில் பொருள்கள் தேவைப்பட்டன. 1900-க்குள் மக்கள் பயன்படுத்தும் பொருள்களின் அளவு பெருகிவிட்டது.

1990-லிருந்து 1910-க்குள் தொழில்நுட்பமும் பொருள்களின் தரத்தை ஒரே மாதிரியாகச் செய்வதும் இணைந்துவிட்டன. ஏனெனில், இயந்திரங்களையும் இயந்திரக் கருவிகளையும் உற்பத்தி செய்யும் தொழில் வளர்ச்சியடைந்துவிட்டது. இவ் வளர்ச்சிக்கு ஃபிரெடரிக் வின்ஸ்லோ டேலர் (Frederick Winslow Taylor), ஜே. மான்சல் ஒயிட் (J. Maunsel White) என்ற இருவருடைய ஆராய்ச்சியே காரணமாகும். இவர்கள் மிக விரைவில் வேலைசெய்யக்கூடிய எஃகை உற்பத்தி செய்யும் முறையைக் கண்டுபிடித்தனர். டேலர் நிருவாக முறையைச் செம்மைப்படுத்த முயற்சி செய்தார். தொழிலாளர்கள் நேரத்தைச் சிறந்த முறையில் பயன்படுத்தவேண்டுமென்பது இவரது நோக்கமாகும். உயர்ந்த ரகக் கருவிகளைப் பயன்படுத்தியதாலும் செம்மையான நிருவாக முறையைப் (scientific management) பின்பற்றியதாலும், அமெரிக்கர்கள் பொருள்களைப் பெருவாரியான அளவில் உற்பத்திசெய்தனர்.

மேற்கூறிய முறையைப் பின்பற்றுவதில் ஃபோர்ட் மோட்டார் கம்பெனி (Ford Motor Company) மற்ற நிறுவனங்களுக்கு ஒரு வழிகாட்டியாக இருந்தது. ஃபோர்ட் மோட்டார் கம்பெனி,

[7] ஹென்ரி ஃபோர்ட் (Henry Ford) 'Mass Production', Encyclopaedia Britannica, 13th Ed., Supp. Vol. II, p. 821.

பல நிறுவனங்கள் உற்பத்தி செய்த உறுப்புகளை ஒன்று சேர்த்தது. மோட்டார் வண்டித் தொழில் முதலில் பல நிறுவனங்கள் உற்பத்தி செய்யும் உறுப்புகளை ஒன்றுசேர்க்கும் தொழிலாகவே இருந்தது. ஃபோர்ட் கம்பெனி 1913ஆம் ஆண்டு நாளொன்றுக்கு 1,000 மோட்டார் வண்டிகளை உற்பத்தி செய்தது. துப்பாக்கி, தையல் எந்திரங்கள், சைக்கிள் வண்டிகள் முதலிய பண்டங்களை உற்பத்தி செய்யும் கருவிகளை முதன்முதலில் ஃபோர்ட் பயன்படுத்தினர். ஃபோர்ட் கம்பெனியில் பணியாற்றிய தொழிலாளர்கள் பல உறுப்புகளை ஒன்று சேர்த்தனர். 1913-ல் ஃபோர்ட் 'நகரும் இணைத்தல் முறையை' (moving assembly) முதன்முதலில் பின்பற்றினர். ஃபோர்ட் கம்பெனி இந்த முறையைத் தொடர்ந்து வளர்த்ததால், தொழிலாளர்கள் அவரவர்கள் செய்யும் பணிகளில் சிறப்புப் பயிற்சி பெற்றனர். இதன் விளைவாக, குறுகிய காலத்தில் மிகுதியான அளவில் பொருள்களை உற்பத்தி செய்ய முடிந்தது; அடக்கச் செலவும் குறைந்தது. முன்பு 'T மாதிரி ஃபோர்ட் மோட்டார் வண்டி' யின் (Model T Ford) விலை 950 டாலர்களாக இருந்தது. இந்த விலை 290 டாலர்களாகக் குறைந்தது. ஒரு நாள் தொழிலாளி பெறும் குறைந்தபட்சக் கூலியை ஃபோர்ட் ஐந்து டாலராக உயர்த்தினர். ஒவ்வொரு நாளும் தொழிலாளர்கள் செய்யவேண்டிய வேலைநேரத்தை 9 மணியிலிருந்து 8 மணியாகக் குறைத்தார்.

உற்பத்தி நிலையங்கள் மேற்குப் பகுதியை நோக்கிச் செல்லுதல்

அமெரிக்காவில் மக்கள் கிழக்குப் பகுதியிலிருந்து மேற்குத் திசையை நோக்கிச் சென்றனர். விவசாயமும் தொழிலும் அதே திசையை நோக்கிச் சென்றன. உற்பத்தியான பண்டங்களின் மதிப்பை அடிப்படையாகக்கொண்டு 1850-ல் தயார் செய்த ஒரு தேசப்படம் (map) பென்சில்வேனியா பகுதியையே உற்பத்தியின் கேந்திரமாகக் காண்பிக்கின்றது. இப்பகுதி ஹாரிஸ்பர்க் என்ற இடத்திலிருந்து 41 மைல்களுக்கப்பால் வடமேற்கில் இருக்கின்றது. 1860, 1870, 1880ஆம் ஆண்டுகளில் பென்சில்வேனியாவின் மேற்குப் பகுதி உற்பத்தியின் முக்கியமான கேந்திரமாகிவிட்டது. 1890-ல் கான்டனிலிருந்து (Canton) சில மைல்களுக்கப்பாலுள்ள ஒகியோவின் மத்தியப் பகுதி தொழிலுற்பத்தியின் முக்கியமான கேந்திரமாகிவிட்டது. 1890-க்குப்பின் உற்பத்திபற்றிய புள்ளிவிவரங்களைத் தொகுத்தபொழுது மேலே குறிப்பிட்ட கேந்திரம் மேலும் மேற்குத் திசையை நோக்கி நகர்ந்துவிட்டது. மேன்ஸ்

ஃபீல்ட் (Mansfield) என்ற இடத்திலிருந்து தென்கிழக்குத் திசையில் நாட்டின் உற்பத்திக் கேந்திரம் அமைந்துவிட்டது. 1850-லிருந்து 1890-க்குள் 40 ஆண்டுகளில் உற்பத்திக் கேந்திரம் மேற்குத் திசையில் 225 மைல்கள் சென்றுவிட்டது. அதே திசையில் 243 மைல்களுக்கப்பால் உள்ள பகுதியிலேயே மக்களும் நெருக்கமாக வாழ்ந்தனர். மக்கள் நெருக்கமாக வாழும் இடங்களுக்கும் உற்பத்திக் கேந்திரங்களுக்கும் ஒரு தொடர்பு உண்டு என்பதை நாம் காணலாம்.

மேற்குப் பகுதிகளில் ஏராளமான தொழிலாளர்கள் இருந்தனர். பொருள்களை விற்பனை செய்வதற்குச் சிறந்த மார்க்கெட்டும் இருந்தது. மேலும், உற்பத்திக்கு வேண்டிய கச்சாப் பொருள்களும் அங்கு இருந்தன. ஆகையால், நாட்டின் தொழில்கள் கிழக்குப் பகுதியைவிட்டு மேற்கே சென்றுவிட்டன. முதன்முதலில் மக்கள் மேற்குத் திசையை நோக்கிச் சென்றார்கள். பிறகு விவசாயமும் தொழிலும் மேற்கே சென்றன. ஆனால், சில இடங்களில் தொழிலுக்கு வேண்டிய தொழிலாளர்கள் இல்லாததாலும், பழைய ஊர்களில் மூலதனம் பெருகிவிட்டதாலும், மேற்குத் திசையை நோக்கித் தொழில்கள் செல்லும் பழக்கம் தடைப்பட்டது. மேலும், போக்குவரத்துச் சாதனங்கள் பெருகிய பின்பே தொழில் மேற்குத் திசைக்குச் செல்ல முடிந்தது. மக்களும் விவசாயமும் மேற்குப் பகுதிக்குச் சென்ற பிறகே நாட்டுத் தொழில்கள் சென்றன. எவ்வளவு விரைவில் தொழிலாளர்களை உற்பத்தி நிறுவனங்களில் சேர்க்க முடிந்ததோ அவ்வளவு விரைவில் நிறுவனங்கள் மேற்குத் திசைக்குச் சென்றன. தானியங்களை அரைத்து மாவு செய்யும் தொழில் கிழக்குப் பகுதியில், கடற்கரைக்கு அருகில் உள்ள பகுதிகளில் இருந்தது. இத்தொழில், காலப்போக்கில் ஈரிக் கால்வாய் வழியாக மேற்கே சென்று, சிகாகோ நகரத்தை அடைந்தது. பின்னர் கன்சாஸ் நகரம் (Kansas City), மின்னியப்போலிஸ் என்ற இடங்களுக்குச் சென்றுவிட்டது. இறைச்சியைப் பக்குவம் செய்து பெட்டிகளில் அடைக்கும் தொழில் 1816ஆம் ஆண்டு அல்லிகினி மலைத் தொடர்ப் பகுதியில் சின்சின்னட்டி (Cincinnati) என்ற இடத்தில் இருந்தது; பின்னர் இத் தொழிலும் கன்சாஸ் நகரத்துக்கும் சிகாகோவுக்கும் சென்றுவிட்டது. மரவேலை முதன்முதலில் அமெரிக்காவின் வடகிழக்குப் பகுதியில் இருந்தது. அப் பகுதியில் ஏராளமான மரம் இருந்தது. ஆனால், இப்பொழுது மக்கள் தங்களுக்கு வேண்டிய மரத்தைப் பெரும்பாலும் மேற்குப் பகுதியிலிருந்தும் தெற்குப் பகுதியிலிருந்துமே

பெற்றுக்கொள்கின்றார்கள். விவசாயக் கருவிகளும் இப் பொழுது மேற்குப் பகுதியிலேயே உற்பத்தியாகின்றன. விவசாயக் கருவிகளை உற்பத்தி செய்யும் தொழிற்சாலைகள் முதன்முதலில் நியூயார்க்கில் இருந்தன. பிறகு அவை இல்லி நாய்ஸ் (Illinois), விஸ்கான்சின் (Wisconsin) என்ற இடங் களுக்குச் சென்றுவிட்டன. இந்த நூற்றாண்டில் பஞ்சாலைத் தொழில் தென்பகுதியை நோக்கிச் சென்றுவிட்டது. தென் பகுதியில்தான் பருத்தி சாகுபடியாகின்றது.

நியூ இங்கிலாந்து, மத்திய அட்லான்டிக் மாநிலங்கள், வட கிழக்கு மாநிலங்கள் முதலிய பகுதிகளிலேயே பெரும்பாலும் உற்பத்தி நிலையங்கள் அமைந்துள்ளன. இந்த நூற்றாண்டின் தொடக்கத்தில் நமது உற்பத்தி நிலையங்களில் நான்கில் மூன்று பங்கு பெரிய ஏரிப் பகுதிகளிலும், வடக்கில் செயின்ட் லாரன்சு நதிப் பகுதியிலும், மேற்கில் மிஸிஸிபி பகுதியிலும், தெற்கில் ஓகியோ (Ohio), மேசன் (Mason), டிக்சன் (Dixon) பகுதிகளிலும் இருந்தது. இப் பகுதி இன்றும் மிக முக்கியமான தொழி லுற்பத்திப் பகுதியாகும். ஆனால், மொத்த உற்பத்தியில் இப் பகுதியின் உற்பத்தி மூன்றில் இரண்டு பங்கேயாகும். முதன் முதலில் கிழக்குப் பகுதியில் அமைந்திருந்த உற்பத்தி நிலை யங்கள் மேற்கே சென்றுவிட்டன. தென் அட்லான்டிக் பகுதி யிலும், தென்கிழக்கு, மத்திய மாநிலங்களிலும் தொழில் வளர்ச்சி கணிசமான அளவு ஏற்பட்டிருக்கின்றது. இப் பகுதி களில் நமது உற்பத்தி நிலையங்களில் 9-ல் ஒரு பங்கு இருக் கின்றது.

ஓரிடத் தொழிற் செறிவு (Localisation of Industry)

பொதுவாக அமெரிக்கத் தொழில்கள் மேற்கு நோக்கிச் சென்றபோதிலும், ஒருசில இடங்களில் சில தொழில்கள் வளர்ச்சியடைந்தன. 12ஆம் உற்பத்திபற்றிய அறிக்கை இதற்குப் பல காரணங்களைக் காட்டுகின்றது. அவை முறையே: (1) உற்பத்திக்கு வேண்டிய பொருள்கள் சில இடங்களில் கிடைத்தன. (2) மார்க்கெட்டுகள் பொருள்களை உற்பத்தி செய்யும் இடங்களுக்கு அருகில் இருந்தன. (3) நீர் நிலையங்களும் நீர்ச்சக்தி உற்பத்தியாகும் இடங்களும் அருகில் இருந்தன. (4) சில இடங்களில் உற்பத்திக்கு உகந்த தட்ப வெப்பநிலை இருந்தது. (5) தொழிலாளர்கள் சில இடங்களில் வாழ்ந்தனர். (6) உற்பத்திக்கு வேண்டிய மூலதனமும் கிடைத்தது. (7) சில இடங்களில் தொடக்க காலத்தில் முத

லாளிகள் ஊக்கத்துடன் உற்பத்தியை ஆரம்பித்தனர். மேற்கூறியவையே உற்பத்தி நிலையங்கள் ஒருசில இடங்களில் குவிந்திருந்தமைக்குக் காரணங்களாவன.[8]

உற்பத்திக்கு வேண்டிய பொருள்கள் அருகில் கிடைத்ததால், ஆலைத்தொழில் டுவின் நகரங்களிலும் கன்சாஸ் நகரத்திலும் வளர்ச்சியடைந்தது. இறைச்சியைப் பாடம் செய்யும் தொழில் சிகாகோ, ஒமாகா (Omaha), கன்சாஸ் நகரங்களில் வளர்ச்சியடைந்தது. காய்கறிகளைப் பக்குவம் செய்து பெட்டிகளில் அடைக்கும் தொழில் காலிபோர்னியா, மத்திய நியூயார்க், பால்ட்டிமோர் நகரங்களில் வளர்ச்சியடைந்தது. மீன்களைப் பக்குவம் செய்து பெட்டிகளில் அடைக்கும் தொழில் ஆரகன் (Oregon) மாநிலத்திலும் நியூ இங்கிலாந்து கடற்கரையிலும் வளர்ச்சி யடைந்தது. புகையிலைத் தொழில் வடகரோலினாவில் (North Carolina) வளர்ச்சி யடைந்தது. மேற்கூறிய காரணங்களால் அண்மைக் காலத்தில் பருத்தி ஆலைகளை முதலாளிகள் வடபகுதியைவிட்டுத் தென்பகுதிக்கு மாற்றி விட்டனர்.

தொழிற்சாலைகள் சில இடங்களில் அமைவதற்கு அப்பகுதிகளில் சிறந்த மார்க்கெட்டுகள் இருப்பதும் ஒரு முக்கியமான காரணமாகும். குறிப்பாகக் கனமான பொருள்களை உற்பத்தி செய்யும் தொழில்கள் இந்த விதிக்குட்பட்டிருக்கின்றன. தொழில் உற்பத்தியில் முன்னணியில் இருக்கும் மாநிலங்கள்—நியூயார்க், பென்சில்வேனியா, ஓகியோ, இல்லிநாய்ஸ், மிச்சிகன், காலிபோர்னியா, நியூஜெர்சி, இண்டியானா, மஸாசுசெட்ஸ்—வடகிழக்குப் பகுதியில் இருக்கின்றன. இப்பகுதிகளில் உள்ள உற்பத்திச்சாலைகள் மொத்த உற்பத்தியில் $\frac{1}{3}$ பாகத்தை உற்பத்தி செய்தன. வடகிழக்குப் பகுதியிலும் மத்தியப் பகுதியிலும் உள்ள ஓகியோ, இண்டியானா, இல்லிநாய்ஸ், மிச்சிகன், விஸ்கான்சின் மாநிலங்களிலும் தொழில் வளர்ச்சியடைந்திருக்கின்றது. நகைத்தொழில் பிராவிடன்ஸ் (Providence) என்ற இடத்திலும், பட்டுத் தொழில் பாட்டர்சன் (Patterson) என்ற ஊரிலும், கம்பளித் தொழில் நியூயார்க்கிலும் வளர்ச்சி யடைந்தன. வடகிழக்குப் பகுதியில் சில உயர்ந்த ரகத் தேவைப்பொருள்கள் உற்பத்தியாகின்றன. மேற்கூறிய தொழில்கள் மேலே குறிப்பிட்ட பகுதிகளில் இருப்பதற்கு ஒரு காரணம் உண்டு. இத் தொழில்கள் உற்பத்தி செய்யும்

[8] Twelfth Census, VII, Manufacturing, Part I, pp. ccx—ccxiv; எப். புளுகல், எச். யு. ஃபாக்னர் (F. Flugel and H. U. Faulkner), op. cit., pp. 495—503.

பொருள்களை உற்பத்தியாளர்கள் பெரும்பாலும் அல்லிகினி மலைத்தொடருக்குக் கிழக்குப் பகுதியிலேயே விற்பனை செய்தனர். சில இடங்களில் உற்பத்தி நிலையங்களை அமைத்ததால், போக்குவரத்துச் செலவுகள் குறைவாக இருந்தன. எனவே, சில உற்பத்தி நிலையங்களை மக்கள் நெருக்கமாக வாழும் இடங்களிலும் நதிகளுக்கு அருகிலும் அமைத்தனர்.

நீராவி இயந்திரங்களைக் கண்டுபிடிப்பதற்குமுன் மனித சக்தியையும் (man power) நீர்ச்சக்தியையுமே பயன்படுத்திப் பொருள்களை உற்பத்தி செய்தனர். ஹட்சன் (Hudson), மோஹாக் (Mohawk), கன்னக்டிகட் (Connecticut), ஹவுசடோனிக் (Housatonic), மெரிமாக் (Merrimac) முதலிய ஓடைகளைப் பயன்படுத்தி நீர்ச்சக்தியை உற்பத்தி செய்தனர். ஆகையால், இவ் வோடைகள் உள்ள நியூ இங்கிலாந்திலும் நியூ யார்க்கின் கிழக்குப் பகுதியிலும் பல தொழிற்சாலைகள் இருந்தன. ஆனால், மக்கள் நிலக்கரியைப் பயன்படுத்திச் சக்தியை உற்பத்திசெய்ய ஆரம்பித்தபின், நீர்ச்சக்தியை (water power) எதிர்பார்க்காமலே பொருள்களை உற்பத்தி செய்தனர். முதலாளிகள் தொழிற்சாலைகளை நிலக்கரிச் சுரங்கங்களுக்கு அருகிலேயே அமைத்தனர். நீர்ச்சக்தியைவிட நீராவிமூலம் மிகுதியான குதிரை ஆற்றலை (horse power) உற்பத்தி செய்ய முடிந்தது. மின்சாரத்தைத் தொலைவிலுள்ள இடங்களுக்கு எளிய முறையில் செலுத்த முடியும். உற்பத்தியாளர்கள் மின்சாரத்தைப் பயன்படுத்த ஆரம்பித்த பிறகு, தொழிற்சாலைகளை எங்கு வேண்டுமானாலும் அமைத்துக்கொள்ள முடிந்தது ; சக்தி உற்பத்தியாகும் இடங்களில்தான் அமைக்க வேண்டும் என்ற கட்டாயம் இல்லை.

காற்றில் உள்ள ஈரமும் மிதமான தட்பவெப்பநிலையும் பருத்தி ஆடைகள் உற்பத்திக்கு உகந்தவையாக இருக்கின்றன. சக்தி உற்பத்தியாகும் இடம் எப்படி அருகில் இருப்பதால் சில இடங்களில் பருத்தி ஆலைகள் அமைந்துள்ளனவோ, அதே மாதிரி சிறந்த தட்பவெப்பநிலை இருப்பதாலும், ஃபால் ரிவர் (Fall River), பெட்ஃபோர்ட் (Bedford) என்ற இடங்களில் மேற்கூறிய ஆலைகள் அமைந்துள்ளன. வடபகுதியில் வரும் குளிர்ந்த காற்று தொழிலாளர்களுடைய உடல்நலத்துக்கு உகந்ததாக இருப்பதாலும், தென்பகுதியில் உள்ள தட்பவெப்பநிலை அவர்கள் உடல்நலனுக்குக் கேடு விளைவிக்கக்கூடியதாக இருப்பதாலும், நாட்டின் தொழில்கள் பெரும்பாலும் வடபகுதியிலேயே அமைந்துள்ளன. ஆனால், செயற்கை முறையில்

தொழிற்சாலைகளுடைய தட்பவெப்பநிலையை மாற்றியமைக்க முடியும். ஆகையால், தென்பகுதியிலும் இப்பொழுது பல தொழிற்சாலைகள் நிறுவப்பெற்றுள்ளன.

தொழிலாளர்கள் இருக்கும் இடங்களிலேயே பெரும்பாலும் தொழிற்சாலைகள் நிறுவப்பெற்றன. மற்ற நாட்டுத் தொழிலாளர்களைவிட அமெரிக்கத் தொழிலாளர்கள், தம் சொந்த ஊர்களை விட்டு, வேலை கிடைக்கும் இடங்களுக்குச் செல்கின்றனர். ஆனால், சாதாரணமாகத் தொழிலாளர்கள் தம் சொந்த ஊர்களையும், உறவினர்களையும், நண்பர்களையும் விட்டு வேறு இடங்களுக்குச் செல்வதை விரும்புவதில்லை. வாணிகக் கப்பல் தொழிலும் விவசாயமும் நலிவுற்றன. ஆகையால், நியூ இங்கிலாந்தில் உள்ள பல தொழிலாளர்கள் தொழிற்சாலைகளில் பணியாற்ற முன்வந்தனர். மேலும், குழந்தைகளும் பெண்களும் தொழிற்சாலைகளில் பணியாற்ற முன்வந்தனர். அயல் நாடுகளிலிருந்து அமெரிக்காவுக்கு வந்து குடியேறியவர்களும் தொழிற்சாலைகளில் பணியாற்ற முன்வந்தனர். இத் தொழிலாளர்கள் தொழிற்சாலைகள் உள்ள நகரங்களில் குடியேறினார்கள். சில தொழில்கள் சிறப்பான பயிற்சி பெற்ற தொழிலாளர்களுக்கு வேலை கொடுக்கின்றன; அவை தொழிலாளர்களுக்குப் பயிற்சியையும் கொடுக்கின்றன. இந்த மாறுதல்கள் எல்லாம் பல புதிய தொழிற்சாலைகள் ஏற்படுவதற்கு உதவியாக இருந்தன. ஓர் இடத்தில் ஒரு தொழில் வளர்ச்சியடைவதால், அங்கு வாழும் தொழிலாளர்கள் தம் வேலையில் சிறப்பான பயிற்சியடைகின்றனர். எனவே, தொழில் பரவலாக அமையாமல் ஒரே இடத்திலேயே குவிந்துவிடுகின்றது. உதாரணமாக, நாட்டில் உற்பத்தியாகும் பெண்கள் உடைகளில் ஐந்தில் ஒரு பங்கு நியூயார்க்கிலேயே உற்பத்தி செய்யப்படுகின்றது; மேல்பூச்சுப் பூசிய பாத்திர உற்பத்தியில் நான்கில் மூன்று பங்கு கன்னக்டிகட்டில் (Connecticut) உற்பத்தி செய்யப்படுகின்றது. நாட்டில் உற்பத்தியாகும் கம்பளங்களில் பெரும் பகுதி நியூயார்க் மாநிலம், கன்னக்டிகட் நகரம், மற்றத் தென்பகுதியிலுள்ள நகரங்கள் முதலிய இடங்களிலேயே உற்பத்தியாகின்றது. வயதுவந்த ஆண் தொழிலாளர்களைக்கொண்டு பொருள்களை உற்பத்தி செய்யும் தொழிற்சாலைகள் இருக்கும் ஊர்களிலேயேதான் பெண்களையும் குழந்தைகளையும் வேலையில் அமர்த்தும் தொழிற்சாலைகளும் இருக்கின்றன. இயந்திரத் தொழிலும் சுரங்கங்களும் உள்ள ஊர்களிலேதான் பருத்தி ஆலைகளும் உள. தொழிலாளர்களைவிட மூலதனத்தை ஓரிடத்திலிருந்து மற்ற இடங்களுக்குச்

செலுத்துவது எளிதாக இருந்தது. ஆகையால், தொழிலாளர்கள் வசித்த இடங்களிலேயே பல தொழிற்சாலைகளை உற்பத்தியாளர்கள் அமைத்தனர்.

அண்மைக் காலத்தில் தொழில் நிறுவனங்கள் நாட்டின் நிதிக் கேந்திரங்களிலிருந்து தம் தொழிலுக்கு வேண்டிய நிதியைத் திரட்டிக்கொண்டன. ஆனால், நிதியைத் திரட்டித் தொழிற்சாலையில் புதிய உற்பத்தி நிலையங்களை ஏற்படுத்துவதற்குமுன் ஆங்காங்கே உள்ள தொழிலதிபர்கள் சிறிய தொழிற்சாலைகளை முதன்முதலில் ஆரம்பித்துவிட்டனர். ஆகையால், 'தொடக்க காலத்திலேயே சிறிய ஊர்களில் தொழிற்சாலைகளும், அவைகளைச் சார்ந்த வாழ்க்கையும் உருவாகிவிட்டன'.[9]

உதாரணமாக, தொடக்க காலத்திலேயே தன்பகுதியில் பருத்தி ஆலைத்தொழில் வளர்ந்துவிட்டது. ஓர் ஊரில் உள்ள மக்கள் முதலீடு செய்து ஒரு தொழிலை நன்கு வளர்த்தால், அத் தொழில் வெளியூர்களிலிருந்து தொழில் வளர்ச்சிக்கு வேண்டிய மூலதனத்தை எளிய முறையில் பெறலாம். வாணிகக் கப்பல் தொழில் நலிவுற்றதால், நியூஇங்கிலாந்து, நியூபெட்ஃபோர்ட் நகரங்களில் உள்ள தொழிலதிபர்கள் தம்மிடம் உள்ள பணத்தைப் பருத்தி ஆலைத்தொழிலில் முதலீடு செய்தனர். ஃபால் ரிவர் (Fall River) என்ற ஊர் ஒரு தொழிலைத் தன் ஆதிக்கத்திற்குட்படுத்தியது. அந்த ஊர் அத் தொழிலை நீண்ட காலம் கட்டுப்படுத்தியது. ஆனால், அந்த ஊரில் இருந்த பருத்தி ஆலைத்தொழில் நலிவுற்றது.

தொழிலதிபர்கள் தொடக்க காலத்தில் சில ஊர்களில் சில தொழில்களை வளர்ப்பதில் காட்டிய ஊக்கம் அவை பிறகு வளர்ச்சியடைவதற்கு உதவியளித்தது. நியூ இங்கிலாந்து பகுதியில் தொழில் வளர்ச்சிக்கு வேண்டிய சில நலன்கள் இருக்கின்றன; ஆனால், பல இடையூறுகளும் உள. அப் பகுதியில் வாழ்ந்த மக்கள் திடீரென்று ஒரு நாள் மறைந்திருந்தால், நாம் நியூ இங்கிலாந்தை இப்பொழுது கோடைவாசத்திற்கே பயன்படுத்த முடியும். அங்கு வாழ்ந்த மக்களுடைய முயற்சியே அப் பகுதியின் தொழில் முன்னேற்றத்திற்குக் காரணமாக இருந்தது. குளிர்காலத்தில் மக்கள் பயன்படுத்தும் கையுறைகளை (gloves) உற்பத்தி செய்யும் தொழிற்சாலைகள் ஜான்ஸ் டவுன் (Johns Town), கிளவர்ஸ்வில்லி (Gloversville), நியூயார்க் (New York) என்ற இடங்களில் இருக்கின்றன. இத்

[9] Twelfth Census, VII Manufacturers, Part 1, pp. ccxi—ccxii.

தொழிற்சாலைகளில் பணியாற்றியவர்கள் கையுறைகளை உற்பத்தி செய்வதற்கு வேண்டிய மான்தோல்களை மக்கள் எளிதில் பயன்படுத்தக்கூடிய இடங்களில் வாழ்ந்தனர். மேலே குறிப்பிட்ட இடங்களில் தோல்பண்டங்கள், கையுறைகள் முதலியவற்றை உற்பத்தி செய்தனர். ஆம்ஸ்டர்டாம் என்ற இடத்தில் கம்பளத் தொழில் வளர்ச்சியடைந்ததால், அத் தொழிலில் சிறப்புப் பயிற்சி பெற்ற பல தொழிலாளர்கள் அந்த ஊரில் வாழ்ந்தனர். கம்பளங்களை உற்பத்தி செய்வதில் ஆம்ஸ்டர்டாம் (Amsterdam) அமெரிக்காவில் இரண்டாவது நகரமாகிவிட்டது. 1750-ல் செருப்புத் தொழிலில் சிறப்புப் பயிற்சி பெற்ற ஒரு தொழிலாளி, லின் (Lin) என்ற இடத்தில் தற்செயலாகக் குடியேறினான். லின் நகரம் செருப்பு உற்பத்தியில் கணிசமான அளவு முன்னேறிவிட்டது. அந்த நகரம் கச்சாப் பொருளை வெகு தூரத்திலிருந்தே பெற வேண்டியிருந்தபோதிலும், அதன் முன்னேற்றம் நீடித்தது.

பிராவிடன்ஸ் (Providence) என்ற ஊரில் நகைத் தொழிலாளர்கள் குடியேறியதால் அங்கு நகைத் தொழில் முன்னேறியது. ஒரு புதிய தொழிலை ஏற்படுத்துவதற்கு வேண்டிய துணிவைச் சாதாரணமாக எல்லோரும் கொண்டிருப்பதில்லை. ஆரம்பித்தபின் தொடர்ந்து உற்பத்தி செய்துகொண்டிருக்கும் ஒரு தொழிலைச் சாதாரண மக்கள் நடத்துவது எளிய காரியமாகும்.

இதுவரை குறிப்பிட்ட காரணங்கள் அமெரிக்காவில் தொழில்களைப் பாதித்துள்ளன. பாட்டர்ஸன், நியூஜெர்சி என்ற இடங்களில் தொடக்ககாலத்தில் சிறப்புப் பயிற்சி பெற்ற தொழிலாளர்கள் இருந்ததால், பட்டு நெசவுத் தொழில் வளர்ச்சியடைந்தது. மேலும், அந்த நகரங்களில் பட்டுத் தொழிலுக்கு வேண்டிய தட்பவெப்பநிலையும் நீரும் இருந்தன. மேற்கூறிய காரணங்களால் வர்த்தகமும் தொழிலும் மிகுதியாக உள்ள நகரங்களில் தரகர்களும் (brokers) மொத்த வியாபாரிகளும் இருந்தனர்.

நியூ இங்கிலாந்து, நியூயார்க், பென்சில்வேனியா, நியூஜெர்சி முதலிய மாநிலங்கள் வடகிழக்குப் பகுதியில் இருக்கின்றன. 1950-ல் நாட்டில் உற்பத்தியான பொருள்களில் 36 சதவீதத்தை வடகிழக்குப் பகுதி மாநிலங்கள் உற்பத்தி செய்தன. நியூ இங்கிலாந்தில் பல தொழில்கள் வளர்ச்சியடைந்தன. அங்குச் சிறந்த மார்க்கெட்டு இருந்தது; தொழிலாளர்கள் இருந்தனர். ஏராளமான மூலதனம் கிடைத்தது; அங்கு ஏராளமான போக்குவரத்து வசதிகளும் இருந்தன. நியூ இங்கிலாந்தில்

இருந்த ஓடைகளையும், பென்சில்வேனியாவில் கிடைத்த நிலக்கரியையும் பயன்படுத்தி சக்தியை உற்பத்தி செய்தனர். ஆனால், சில முக்கியமான கச்சாப் பொருள்கள்மட்டும் அங்குக் கிடைக்கவில்லை. தொடக்க காலத்தில் சில சிறிய தொழில்களுக்கு வேண்டிய கச்சாப் பொருள்களாகிய இரும்பு, கம்பளி, தோல் முதலிய பண்டங்கள் வேண்டிய அளவு உள்நாட்டில் கிடைத்தன. ஆனால், பின்னர் இப் பொருள்களை மற்ற இடங்களிலிருந்து இறக்குமதி செய்யவேண்டியிருந்தது. மற்றப் பகுதிகளைவிட வடகிழக்குப் பகுதியில் ஓர் ஆளின் சராசரி உற்பத்தி மிகுதியாக இருந்தது. இப் பகுதியில் மற்ற இடங்களைவிட அதிகமான தொழிலாளர்கள் வேலையிலமர்ந்திருக்கின்றனர். மற்றப் பகுதிகளைவிட இப் பகுதியில் அதிகமான வகைப் பொருள்களையும் உற்பத்தி செய்கின்றனர்.

தொழிலுற்பத்தியில் முன்னணியில் இருக்கின்ற எட்டு மாநிலங்களுள், நியூயார்க், பென்சில்வேனியா, நியூஜெர்சி, மஸாசுசெட்ஸ் முதலிய மாநிலங்கள் வடகிழக்குப் பகுதியில் இருக்கின்றன. 1950-ல் நியூயார்க்கில் உற்பத்தியான பொருள்களுள் கீழ்க்கண்டவை மிகவும் முக்கியமானவை : (1) பெண்கள் உடைகளும் ஆண்கள் உடைகளும் ; (2) அச்சு வேலையும் பிரசுரமும் ; உணவுப் பொருள்களைப் பக்குவம் செய்தல் ; (3) இயந்திர உற்பத்தி. பென்சில்வேனியாவில் 1950-ல் எஃகு வேலையும் இரும்புத் தகடுகள் செய்யும் தொழிலும் மிகவும் முக்கியமானவையாக இருந்தன. மேற்கூறிய தொழில்களுக்கு அடுத்தபடியாக பென்சில்வேனியாவில் கீழ்க்கண்ட தொழில்கள் முக்கியமானவையாக இருந்தன. மேற்கூறிய தொழில்களுக்கு அடுத்தபடியாக பென்சில்வேனியாவில் கீழ்க்கண்ட தொழில்கள் முக்கியமானவையாக இருந்தன : வார்ப்படத் தொழில், இயந்திரக் கருவிகளைச் செய்யும் தொழில், மின்சாரக் கருவித் தொழில், அச்சு வேலையும் பிரசுரமும். நியூஜெர்சியில் இரசாயனத் தொழிலும், மின்சாரக் கருவித் தொழிலும், உணவுப் பொருள்களைப் பக்குவம் செய்யும் தொழிலும், இயந்திர உற்பத்தியும், ஆடை உற்பத்தித் தொழிலும் மிக முக்கியமானவையாக இருந்தன. நியூ இங்கிலாந்துப் பகுதியில், மஸாசுசெட்ஸ் மாநிலத்தில் கீழ்க்கண்டவை சிறப்பான இடம் பெற்றிருந்தன: மின்சாரக் கருவித் தொழில், ஆடை உற்பத்தி, செருப்பு உற்பத்தி. மற்ற நியூ இங்கிலாந்துப் பகுதியைச் சேர்ந்த மாநிலங்கள் ஆடைகளையும் உலோகக் கருவிகளையும் ஏராளமான அளவில் உற்பத்தி செய்கின்றன. கன்னக்டிகட் பகுதியில் வெண்கலம், செம்பு,

பித்தளை முதலிய பொருள்களும், கடிகாரங்களும், வெள்ளிச் சாமான்களும் உற்பத்தியாகின்றன. ரோட் ஐலந்தில் அண்மைக் காலம்வரையில் நகைகள் உற்பத்தி செய்யப் பட்டன. வடகிழக்குப் பகுதி கச்சாப் பொருள்கள் கிடைக்கும் இடங்களிலிருந்து வெகு தொலைவில் இருக்கின்றது. ஆகையால், அங்குச் சிறிய பொருள்களே உற்பத்தியாகின்றன. அப் பொருள்களை உற்பத்தி செய்வதற்கு ஏராளமான தொழிலா ளர்கள் வேண்டும். அவைகளை ஓரிடத்திலிருந்து மற்றோர் இடத்திற்கு எடுத்துச் செல்வதற்கு அதிகமாகச் செலவாகாது.

மத்திய மேற்குப் பகுதியில் (அஃதாவது, மத்திய மாநிலங் களில் வடகிழக்குப் பகுதியும் வடமேற்குப் பகுதியும்) தொழில் முன்னேற்றம் ஏற்படுவதற்கு வேண்டிய தொழிலாளர்களும் மூலதனமும் இல்லை. இப் பகுதியில் மூலதனம் பெருகிய பின்பும், புதிய தொழிலாளர்கள் குடியேறியபின்பும் தொழில் வளர்ச்சி ஏற்பட்டது. மத்திய மேற்குப் பகுதியில் ஏராளமான கச்சாப் பொருள்களும் கனிப் பொருள்களும் கிடைக்கின்றன. ஆகையால், இப் பகுதியில் குறிப்பிடத்தக்க முன்னேற்றம் கட்டாயமாக ஏற்படவேண்டும். தானிய உற்பத்தியில் அமெரிக்கா உலகில் முதலிடம் பெற்றுள்ளது. அந் நாட்டில் இறைச்சி உற்பத்தித் தொழிலும், போக்குவரத்துக்கு வேண்டிய வண்டிகளின் உற்பத்தியும், விவசாயக் கருவிகளின் உற்பத்தியும் கணிசமான அளவு பெருகிவிட்டன. ஒஹியோ, இல்லினாயிஸ், இந்தியானு முதலிய மாநிலங்களில் கிடைக்கும் பிட்டுமின் நிலக்கரியைப் பயன்படுத்தி ஏராளமான சக்தியை உற்பத்தி செய்யலாம். சுபீரியர் ஏரிப் பகுதியில் (Lake Superior) உள்ள மின்னசோட்டாவில் கிடைக்கும் இரும்பைக்கொண்டு வார்ப்படத் தொழிற்சாலைகளை நிறுவலாம். அங்குக் கிடைக்கும் பெட்ரோலியம் எண்ணெயைக்கொண்டு பல தொழில்களை ஆரம்பிக்கலாம். சுபீரியர் ஏரிப் பகுதியில் ஒஹியோ, இல்லி நாயிஸ், மிச்சிகன் மாநிலங்கள் இருக்கின்றன. மேற்கூறிய மாநிலங்கள் தொழில் உற்பத்தியில் முறையே மூன்றுவது, நான்காவது, ஐந்தாவது இடங்களை 1950-ல் பெற்றிருந்தன. இல்லிஞய்ஸ் மாநிலத்தில் இருந்த தொழில்களுள் இயந்திர உற்பத்தியும், இறைச்சியைப் பெட்டிகளில் அடைக்கும் தொழிலும் சிறப்பான இடம் பெற்றிருந்தன. அவை, மிக உயர்ந்த மதிப்புள்ள பண்டங்களை உற்பத்தி செய்தன. ஒஹியோ மாநிலத்தில் எஃகு தொழிலும் இரும்புத் தகட்டுத் தொழிலும் மிக உயர்ந்த மதிப்புடைய பண்டங்களை உற்பத்தி செய்தன. மிச்சிகன் மாநிலத்தில் உற்பத்தியான பொருள் களுள், மோட்டார் வண்டிகளும், விஸ்கான்ஸின் மாநிலத்தில்

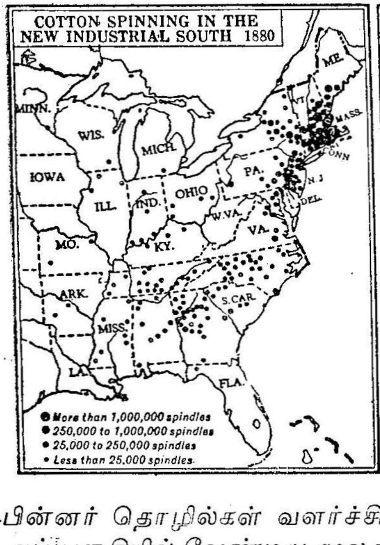
உற்பத்தியான பொருள்களுள் இயந்திரங்களும், மிசௌரி, சுயோவா மாநிலங்களில் உணவுப் பொருள்களைப் பக்குவம் செய்யும் தொழிலும் மிகவும் உயர்ந்த மதிப்பைக் கொண்டிருந்தன.

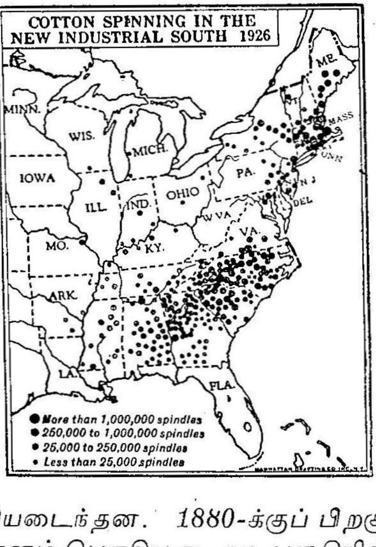
பசிபிக் பகுதியில் உள்ள மாநிலங்களில் விவசாயமும் மர வேலையும் மிகவும் முக்கியமான இடத்தைப் பெற்றிருக்கின்றன. அந்த மாநிலங்களில் உள்ள மக்களுடைய பொருளாதார வாழ்க்கையை மேற்கூறிய தொழில்கள் பாதித்துள்ளன. வாஷிங்டனிலும் ஆரகன் (Oregon) என்ற இடத்திலும் மர வேலையே மிகவும் முக்கியமான தொழிலாகும். தானியங்களை அரைத்து மாவு செய்யும் தொழிலும், இறைச்சியைப் பெட்டி களில் அடைக்கும் தொழிலும் மேற்கூறிய மாநிலங்களில் சிறப் பான இடத்தைப் பெற்றிருந்தன. கலிஃபோர்னியாப் பகுதியில் உணவுப் பொருள்களைப் பக்குவம் செய்து பெட்டிகளில் அடைக்கின்றனர். மேலும், அப் பகுதியில் பழங்களையும் காய் கறிகளையும் உலர்த்திப் பாடம் செய்கின்றனர். ஆனால், அண்மையில் அங்கு ஆகாயவிமானங்களையும் அவைகளுடைய உறுப்புகளையும் செய்யும் தொழில் மிகவும் வளர்ச்சியடைந் திருக்கிறது. மேற்கூறிய மாநிலங்களில் 1919ஆம் ஆண்டில் கப்பல் கட்டும் தொழில் முதல் ஐந்து முக்கியமான தொழில் களுள் ஒன்றாக இருந்தது. ஆனால், அத் தொழில் 1920-லிருந்து 1930-க்குள் அதன் முக்கியத்துவத்தை இழந்தது. ஆனால், அது இரண்டாவது உலகப் போர்க்காலத்தில் மீண்டும் வளர்ச்சி அடைந்தது.

மலைப் பகுதியில் உள்ள எட்டு மாநிலங்கள் சுரங்கத் தொழிலில் ஈடுபட்டிருந்தன. அந்த மாநிலங்களில் கனிப் பொருள்களை உருக்கிச் சுத்தம் செய்யும் தொழில் வளர்ச்சி யடைந்தது. ஆனால், அந்த மாநிலங்களில் உற்பத்தியான கனிப் பொருள்களின் மதிப்பைப்போல் விவசாயப் பொருள்களின் மதிப்பு இரு மடங்கு அதிகமாக இருந்தது. இடாஹோ (Idaho) என்ற இடத்தில் 1950-ல் உற்பத்தியான பொருள்களுள் மர வேலைப் பொருள்களே மிக உயர்ந்த மதிப்புள்ளவையாக இருந்தன. கொலராடோவில் (Colorado) இறைச்சியைப் பெட்டிகளில் அடைக்கும் தொழிலும், நெவாடாவில் (Nevada) செம்புத் தொழிலும் சிறப்பான இடம் பெற்றிருந்தன. மலைப் பகுதி மாநிலங்களில் மோட்டார் வண்டிகளை உற்பத்தி செய்யும் தொழில் வளர்ச்சி அடைந்தது. அரிஸோனா, உடா (Arizona & Utah) என்ற இரு பகுதிகளிலும் விவசாயமே முக்கியமான தொழிலாக இருந்தது. நியூமெக்ஸிகோ (New Mexico) என்ற

மாநிலத்தில் பெட்ரோலியம் உற்பத்தி செய்யும் தொழில் முக்கியமான இடத்தைப் பெற்றிருந்தது. வயோமிங் (Wyoming) என்ற மாநிலத்தில் பெட்ரோலியம் உற்பத்தி செய்யும் தொழிலும் விவசாயமும் மிகவும் முக்கியமான தொழில்களாக இருந்தன. மொன்டானா (Montana) என்ற இராச்சியத்தில் விவசாயமும் செம்புத் தொழிலும் வளர்ச்சியடைந்தன.

நாட்டின் தென்பகுதியில் விவசாயம்மட்டுமே வளர்ச்சியடையலாம் என்ற கருத்து உள்நாட்டுப் போருக்குப் பின் மறைந்தது. வேண்டிய அளவு மூலதனம் இல்லாமையால், பெரிய பண்ணைகளைப் பல சிறு பகுதிகளாகப் பிரித்துச் சாகுபடி செய்யவேண்டியதாயிற்று. இப் பகுதிகளை அவைகளின் சொந்தக்காரர்களே பயன்படுத்தினர். விவசாயிகளில் சிலர் நகரங்களில் குடியேறினர். தென் பகுதியில் 1880-க்குப்





பின்னர் தொழில்கள் வளர்ச்சியடைந்தன. 1880-க்குப் பிறகு அப் பகுதியில் வேண்டிய மூலதனம் பெருகியது. வடபகுதியில் உள்ள தொழிலதிபர்கள் நாட்டின் மேற்குப் பகுதியில் முதலீடு செய்வதைத் தாற்காலிகமாக நிறுத்திவிட்டுத் தென்பகுதியில் முதலீடு செய்ய ஆரம்பித்தனர். தென்பகுதியில் விவசாயமே மிக முக்கியமான தொழிலாக இருந்தது. என்றுமே அப் பகுதியில் விவசாயம் ஒரு சிறப்பான இடத்தைப் பெற்றிருக்கும். அப் பகுதியில் பருத்தியும் புகையிலையும் விளைகின்றன. தென் பகுதியில் விளையும் கச்சாப் பொருள்களைப் பயன்படுத்துவதற்

காகச் சில தொழிற்சாலைகளையும் நிறுவினர். அத் தொழிற் சாலைகளில் பல நீக்ரோ தொழிலாளர்களும் ஏழை வெள்ளையர் களும் பணியாற்றினர். அண்மைக் காலம்வரை அங்குக் கிடைக்கும் கனிப்பொருள்களையும் மரங்களையும் அமெரிக்கர்கள் பயன்படுத்தவில்லை. மற்றப் பகுதிகளில் உள்ள தொழிலதி பர்கள் மேற்கூறிய இரு துறைகளிலும் தம் செல்வத்தை ஏராளமான அளவில் சமீபகாலத்தில் முதலீடு செய்துள்ளனர்.

தென்பகுதியில் வளர்ந்த தொழில்களுள் மரவேலையே மிக முக்கியமானதாகும். வெள்ளையர்கள் அமெரிக்காவில் குடி யேறிய காலத்திலிருந்தே அவர்கள் தென்பகுதியிலிருந்த காடு களைப் பயன்படுத்தினர். அண்மைக் காலத்தில் வடபகுதியி லுள்ள காடுகள் அழிந்தபின் தென்பகுதியில் உள்ள காடுகளை மக்கள் முன்பைவிட அதிகமாகப் பயன்படுத்த ஆரம்பித்தனர். 1869-ல் நாட்டில் உற்பத்தியான மரங்களில் 35.7 சதவீதம் வட கிழக்குப் பகுதியிலும் 28.2 சதவீதம் ஏரிப் பகுதியிலும் உற்பத்தி செய்யப்பட்டன. பத்து ஆண்டுகளுக்குப் பிறகு மொத்தத்தில் 60 சதவீதத்தை மேற்கூறிய இரு பகுதிகளிலும் உற்பத்தி செய்தனர். ஆனால், 1899-ல் தென்பகுதியே இத் துறையில் முன்னணியில் இருந்தது. கரோலினா (Carolina), விர்ஜீனியா (Virginia) மாநிலங்கள் தென்பகுதியில் இருக் கின்றன. 1930ஆம் ஆண்டுவரை மரவேலைத் தொழில் இப் பகுதியில் ஒரு முக்கியமான இடத்தைப் பெற்றிருந்தது. ஆனால், அந்த ஆண்டுக்குப் பிறகு பசிபிக் பகுதியே இத் துறையில் முதலிடத்தைப் பெற்றது.

1880வரை நியூ இங்கிலாந்துப் பகுதி பருத்தி உற்பத்தியில் ஒரு சர்வாதீனத்தைப் பெற்றிருந்தது. அந்த ஆண்டுமுதல் தென்பகுதி பருத்தியை உற்பத்தி செய்ய ஆரம்பித்ததால், நியூ இங்கிலாந்தின் சர்வாதீனம் பாதிக்கப்பட்டது. வடகரோலி னாவிலும் தென்கரோலினாவிலும் பருத்தியை உற்பத்தி செய் தனர்; பருத்தி ஆடைகள் உற்பத்திக்கு வடபகுதியைவிடத் தென்பகுதியே உகந்ததாக இருந்தது. தென்பகுதியில் கச்சாப் பொருள்கள் கிடைத்தன. அங்குத் தொழிலாளர்கள் இருந் தனர். அவர்கள் குறைந்த கூலியை ஏற்றுக்கொண்டனர். நியூ இங்கிலாந்துப் பகுதியில் இருந்த தொழிலாளர்கள் குறைந்த கூலியை ஏற்றுக்கொள்ள மறுத்தனர். மேலும், தென்பகுதியில் உள்ள மாநிலங்கள் அதிகமான வரிகளை விதிக்கவில்லை. எனவே, பருத்தி ஆடைத்தொழில் தென்பகுதியில் விரைவில் வளர்ச்சி யடைந்தது. மேலும், தென் பகுதியில் உள்ள மாநிலங்கள் குழந்தைத் தொழிலாளர்களை வேலையில் அமர்த்துவதைத்

தடை செய்யவில்லை. தென் பகுதியில் இருந்த ஆறுகளையும், நீர்த்தேக்கங்களையும் பயன்படுத்திப் பருத்தி ஆலைகளுக்கு வேண்டிய மின்சாரத்தை உற்பத்தி செய்தனர். அப் பகுதியில் புதிய உற்பத்தித் தளவாடங்களைப் பயன்படுத்தினர். ஆனால், நியூ இங்கிலாந்துப் பகுதியில் பருத்தி ஆலைத்தொழிலுக்கு வேண்டிய தொழிலாளர்கள் வசித்தனர். மேலும், உற்பத்தி யான பொருள்களை விற்பனை செய்வதற்கு வேண்டிய மார்க் கெட்டு நியூ இங்கிலாந்தில் இருந்தது.

பல பருத்தி ஆலைகள் நியூ இங்கிலாந்தைவிட்டுத் தென் பகுதிக்குச் சென்றபின், அங்கு இருந்த சில ஆலைகள் நேர்த்தி யான உயர்ந்த ரகத் துணியை உற்பத்தி செய்தன. தென் பகுதியில் உள்ள ஆலைகள் கனமான துணியை உற்பத்தி செய்தன. 1950-க்குள் தென் பகுதிக்கும் வட பகுதிக்கும் உள்ள வேற்றுமை நீங்கிவிட்டது. 1880-ல் வட கரோலினு விலும், தென் கரோலினுவிலும், ஜார்ஜியாவிலும் 500,000 நூற்கும் கதிர்கள் (spindles) இருந்தன. மேற்கூறிய கதிர்கள் 13 மிலியன் டாலர்கள் மதிப்புள்ள பண்டங்களை உற்பத்தி செய்தன. அந்த ஆண்டு நியூ இங்கிலாந்தில் 8,500,000 நூற்கும் கதிர்கள் இருந்தன. 1910-க்குள் தென்பகுதி மாநிலங்கள் நாட்டில் விளைந்த கச்சாப் பருத்தியில் அரைப்பகுதியைப் பயன் படுத்தின. 1951-ல் மொத்தப் பருத்தியில் ஐந்தில் நான்கு பங்கைத் தென்பகுதி மாநிலங்களே பயன்படுத்தின. முன்னர் பருத்திக்கொட்டையைப் பயன்படுத்தாமல் தள்ளிவிட்டனர். ஆனால், அதை நாளடைவில் கால்நடைகளுக்குத் தீனியாகக் கொடுத்தனர். பருத்திக்கொட்டையிலிருந்து உணவுக்குப் பயன்படக்கூடிய எண்ணெயையும் உற்பத்தி செய்தனர். 1880-லிருந்து 1890வரை ஆண்டுதோறும் உற்பத்தியான பருத்திக்கொட்டையின் மதிப்பு 12 மிலியன் டாலர்களாக இருந்தது. 1929-ல் 265,000,000 டாலர்கள் மதிப்புள்ள பருத் திக்கொட்டையை அமெரிக்காவில் உற்பத்தி செய்தனர்.

டென்னசியிலும் (Tennessee) அலபாமாவிலும் ஏராளமான நிலக்கரியும் இரும்பும் கிடைத்ததால், அப் பகுதிகளில் எஃகு தொழிலும் இரும்புத் தொழிலும் வளர்ச்சி யடைந்தன. அலபாமாவில் 1880-ல் 347,000 டன்கள் தேனிரும்பை உற்பத்தி செய்தனர். இவ்வுற்பத்தி 1949-ல் 8,241,000 டன்களாகப் பெருகியது. அமெரிக்காவில் உள்ள பர்மிங்காம் (Birmingham) நகரம் முதன்முதலில் 3,000 டன்கள் இரும்பை உற்பத்தி செய்தது. இவ்வுற்பத்தி 1950-ல் 326,037 டன்களாகப் பெருகியது. அந்த நகரம் அமெரிக்காவில் எஃகு உற்பத்தி

நாட்டின் பல பகுதிகளில் பொறிவழியாக்கப் பொருள்களின் உற்பத்தி, 1939

	நிறுவனங்களின் எண்ணிக்கை	தொழிலாளர்கள் (சராசரி எண்ணிக்கை)	மிலியன் டாலர்களில்: கூலி	மிலியன் டாலர்களில்: பண்டங்களை அடைக்கும் பெட்டிகள், எரிபொருள்கள், சக்தி முதலியவைகளுக்காகச் செய்த செலவு	மிலியன் டாலர்களில்: பொறிவழியாக்கப் பொருள்களின் மதிப்பு	மிலியன் டாலர்களில்: உற்பத்தியான பொருள்களின் மதிப்பு	பொறிவழியாக்கப் பொருள்களுடைய மதிப்பின் சதவீதம்
நியூ இங்கிலாந்து	16,135	952,873	1,024	2,459	2,430	4,889	8.6
மத்திய அட்லான்டிக் பகுதி ...	56,300	2,249,683	2,689	8,667	7,370	16,037	28.2
மத்திய வடகிழக்குப் பகுதி ...	40,419	2,196,388	2,951	9,778	7,775	17,553	30.9
மத்திய வடமேற்குப் பகுதி ...	14,947	382,354	428	2,453	1,363	3,816	6.7
தென் அட்லான்டிக் பகுதி ...	17,316	986,526	826	3,153	2,237	5,390	9.5
தென்கிழக்கு மத்தியப் பகுதி ...	7,279	357,827	291	1,130	828	1,959	3.5
தென்மேற்கு மத்தியப் பகுதி ...	10,021	262,585	238	1,735	832	2,567	4.5
மலைப்பகுதி	4,011	69,339	82	545	275	820	1.4
பசிபிக் பகுதி	17,816	429,667	561	2,198	1,601	3,798	6.7
நாட்டின் மொத்த உற்பத்தி ...	184,244	7,887,242	9,090	32,118	24,711	56,829	100.0

Preliminary Report, Census of Manufactures.

செய்யும் நகரங்களுள் மிக முக்கியமான நகரமாகும். அண்மைக் காலத்தில் டெக்சாஸ் (Texas), லூசியானு (Loiusiana) மாநிலங் களில் எண்ணெய்க் கிணறுகள் கண்டுபிடிக்கப்பட்டுள்ளன. எனவே, அந்த மாநிலங்களில் புதிய தொழில்கள் வளர்ச்சி யடைய ஆரம்பித்துவிட்டன. எண்ணெய்த் தொழில் பெருக ஆரம்பித்தபின் இரசாயனத் தொழிலும் தென்பகுதியில் வளர்ந்துவிட்டது.

1880-ல் தென்பகுதியில் உற்பத்தியான பொறிவழியாக்கப் பொருள்களின் மதிப்பு 338,791,898 டாலர்களாக இருந்தது. இந்த மதிப்பு 1939-ல் 9,916, 000,000 டாலர்களாக உயர்ந்தது. 1939-ல் நாட்டில் உற்பத்தியான பொருள்களில் 17.5 சத வீதத்தைத் தென்பகுதியிலுள்ள மாநிலங்கள் உற்பத்தி செய்தன.[10] எதிர்காலத்தில் தென் பகுதியில் தொழில் முன்னேற்றம் கணிசமான அளவு ஏற்படலாம். ஆனால், அப் பகுதியில் பயிற்சிபெற்ற தொழிலாளர்கள் இல்லை. மேலும், அப் பகுதியில் தட்பவெப்பநிலை தொழிலுற்பத்திக்கு ஏற்றதாக அமையவில்லை. தென் பகுதி விவசாயத்திற்கே உகந்ததாக இருக்கின்றது.

அடிப்படைத் தொழில்கள்

அமெரிக்காவில் அடிப்படைத் தொழில்கள் மக்களுடைய அடிப்படைத் தேவைகளுக்கு வேண்டிய பொருள்களை உற்பத்தி செய்கின்றன. அவை உணவு, உடை, இயந்திரங் களுக்கு வேண்டிய உலோகம் முதலிய பொருள்களை உற்பத்தி செய்தன. போக்குவரத்துத் தொழிலும் ஓர் அடிப்படைத் தொழிலாகும்.

உணவு உற்பத்தி: அமெரிக்கத் தொழில்களுள் உணவுப் பொருள்களை உற்பத்தி செய்யும் தொழில்கள் சிறப்பான இடம் பெற்றிருந்தன. 1937-ல் ஒரு மிலியன் டாலர்கள் மதிப்புள்ள பண்டங்களை உற்பத்தி செய்யும் முதல் எட்டுத் தொழில்களுள் இரண்டு தொழில்கள் உணவுப் பொருள்களை உற்பத்தி செய்தன. இறைச்சியைப் பக்குவம் செய்து பெட்டிகளில் அடைக்கும் தொழில் மூன்ருவது இடத்தைப் பெற்றிருந்தது. ரொட்டியையும் ரொட்டிக் கிடங்குகள் செய்யும் பொருள்

[10] 1950-ல் தென்பகுதியிலுள்ள மாநிலங்கள் 15,740,000,000 டாலர்கள் மதிப்புள்ள பண்டங்களை உற்பத்தி செய்தன. ஆனால், அப் பகுதியில் உற்பத்தியான பண்டங்களின் சதவீதம் 1939ஆம் ஆண்டி லிருந்து அதிகம் மாறவில்லை.

களையும் உற்பத்தி செய்யும் தொழில் ஏழாவது இடத்தைப் பெற்றிருந்தது. தொழில் வளர்ச்சியடையத் தொடங்கிய காலத்தில் உணவுப் பொருள்களை உற்பத்தி செய்யும் தொழில்கள் இப்பொழுது இருப்பதைப்போல் பன்மடங்கு முக்கியமானவையாக இருந்தன. இதை மேலே கொடுக்கப் பெற்றுள்ள பட்டியல் எடுத்துக்காட்டுகின்றது. 1937, 1949ஆம் ஆண்டுகளின் தொழிலுற்பத்திபற்றிய அறிக்கைப்படி, உணவுப் பொருள் தொழில்களே நாட்டின் தொழில்களுள் முதல் இடத்தைப் பெற்றிருந்தன. மிருகங்களைக் கொன்று இறைச்சியைத் தயார் செய்யும் தொழிலும், தானியங்களை அரைக்கும் தொழிலும், உணவுப் பொருள்களை உலர்த்திப் பாடம் செய்யும் தொழிலும் ஒரு காலத்தில் வீட்டுத் தொழில் களாகவே இருந்தன. பெண்கள் தொழிற்சாலைகளில் வேலை செய்ய முன்வந்துள்ளனர். வீட்டு வேலைகளைச் செய்யப் பணி யாட்கள் இக் காலத்தில் கிடைப்பதில்லை. ஆகையால், உணவுப் பொருள்களைப் பக்குவம் செய்து பெட்டிகளில் அடைக்கும் தொழிலைத் தற்காலத்தில் தொழிற்சாலைகளே மேற்கொள் கின்றன. மேலும், தொழிற்சாலைகளில் பண்டங்கள் மிகக் குறைந்த விலையில் உற்பத்தி செய்யப்படுகின்றன. ரொட்டிக் கிடங்குகள் ரொட்டியை உற்பத்தி செய்கின்றன. மற்றத் தொழிற்சாலைகள் பால், காய்கறிகள், பழங்கள் முதலிய பொருள்களைப் பக்குவம் செய்து விற்பனை செய்கின்றன.

உணவுப் பொருள்களைப் பக்குவம் செய்வதற்குப் பல புதிய இயந்திரங்களைக் கண்டுபிடிக்கவில்லை. இப் பொருள்களை மக்கள் முன்பு வீடுகளிலேயே பக்குவம் செய்தனர். ஆனால், இப்பொழுது பெருவாரியான அளவில் தொழிற்சாலைகளில் பக்குவம் செய்தனர். குளிர்முறைப் பாதுகாப்பு (refrigeration) 1870-க்குப்பின் கண்டுபிடிக்கப்பட்டது. இந்த முறை கால் நடைப் பண்ணைத் தொழிலுக்கு ஒரு தூண்டுதலைக் கொடுத்தது. இந்த முறை கண்டுபிடிக்கப்பட்டபின், இறைச்சியை, உற்பத்தி யாகும் இடங்களிலிருந்து தொலைவிலுள்ள இடங்களுக்கு எடுத்துச்செல்ல முடிந்தது. புதிய உருளை முறையில் மாவுகளை உற்பத்தி செய்ய ஆரம்பித்தனர். வசந்த காலத்தில் உற்பத்தி யான கோதுமையை ஆண்டு முழுவதும் பயன்படுத்துவது சாத்தியமாயிற்று. டகோடா, மொன்டானா, மின்னசோடா மாநிலங்களில் நிலங்களைச் சாகுபடி செய்து கோதுமை உற்பத்தி செய்தனர். 1940-க்குப்பின் ஒரு புதிய குளிர்முறைப் பாதுகாப்பு வளர்ச்சியடைந்தது. இந்த முறை வீடுகளில் உணவுப் பொருள்களைப் பாதுகாப்பதற்கு உதவிபுரிந்தது.

பழைய உணவுப் பொருள்களை விற்பனை அடையாளங்களுடன் உற்பத்தி செய்து விற்பனை செய்யும் உரிமைகளைப் பல உற்பத்தியாளர்கள் பெற்றனர். பருத்திக்கொட்டை, எண்ணெய், பட்டாணி, வெண்ணெய் முதலிய புதிய சத்துள்ள உணவுப் பொருள்களைப் பலர் உற்பத்தி செய்தனர். 1950-ல் உற்பத்தியான உணவுப் பொருள்களின் மதிப்பு 10,095,000,000 டாலர்களாக இருந்தது. உற்பத்தியான உணவுப் பொருள்களின் மதிப்பு மொத்த உற்பத்தியில் 11.2 சதவீதமாக இருந்தது.

மற்ற நாட்டு மக்களைவிட அமெரிக்கர்கள் அதிகமான இறைச்சியைப் பயன்படுத்துகின்றனர். இறைச்சியைப் பெட்டிகளில் அடைக்கும் தொழில் அமெரிக்கத் தொழில்களுள் 40 ஆண்டுகளாக முதல் இடத்தைப் பெற்றிருந்தது. அதாவது, இறைச்சியே நாட்டில் உற்பத்தியாகும் மற்றப் பொருள்களை விட அதிகமான மதிப்பைக் கொண்டிருந்தது. ஆனால், அதன் மதிப்பில் 85 சதவீதத்தை அதை உற்பத்தி செய்வதற்குப் பயன்படுத்திய கச்சாப் பொருள்கள் கொண்டிருந்தன. மொத்த மதிப்பில் 2 சதவீதத்தையே உற்பத்தியான பொருள் கொண்டிருந்தது. மேற்கூறிய இறைச்சி உற்பத்தித் தொழில் நாளடைவில் மேற்குத் திசையை நோக்கி நகர்ந்தது. 1816-லிருந்து 1860 வரை ஒஹியோ மாநிலங்களில் உள்ள நகரங்களும் சின்சின்னட்டி (Cincinnati) என்ற நகரமும் இறைச்சி உற்பத்தித் தொழிலின் கேந்திரங்களாக இருந்தன. ஆனால், இப்பொழுது சிகாகோ, செயின்டு லூயிஸ், ஒமாஹா, கன்சாஸ் நகரம் முதலிய இடங்கள் மேற்கூறிய தொழிலின் கேந்திரங்களாகிவிட்டன. குளிர்முறைப் பாதுகாப்பும், உணவுப் பொருள்களைக் காற்றுப் புகாத பெட்டிகளில் அடைக்கும் முறையும் உணவு உற்பத்திக்கு ஒரு தூண்டுதலைக் கொடுத்தன. உணவுப் பொருள்களை உற்பத்திசெய்யும்பொழுது ஏற்படும் பக்கவிளைவுகளையும்(by-products) சிறந்த முறையில் பயன்படுத்தியதால் உணவு உற்பத்தி பெருகியது. பக்கவிளைவுகளைப் பயன்படுத்தியதால், உற்பத்தியாளர்களுடைய இலாபம் மிகுதியடைந்தது. இறைச்சி உற்பத்திக்காகக் கொலைசெய்யப்படும் மிருகங்களுடைய ஒவ்வொரு பாகத்தையும் சிறந்த முறையில் பயன்படுத்தினர். மிருகங்களைக் கொண்டு உரம், தோல், பிசின், கம்பளி முதலிய பண்டங்களை உற்பத்தி செய்யலாம். 1859-ல் உற்பத்தியான பொருள்களைப் பெட்டிகளில் அடைக்கும் தொழிலை 259 நிறுவனங்கள் மேற்கொண்டன.

இந்த நிறுவனங்கள் செய்த உற்பத்தியின் மதிப்பு 29,441,000 டாலர்களுக்குச் சமமாக இருந்தது. 1937-ல் 1,160 நிறுவனங்கள் இருந்தன. அவை செய்த உற்பத்தியின் மதிப்பு 3,000,000,000 டாலர்களாக இருந்தது.

உற்பத்தியான பொருள்களின் மதிப்பை அடிப்படையாகக் கொண்டு எடுத்த கணக்குப்படி, 1950-ல் உணவுப் பொருள்களைப் பக்குவம் செய்யும் தொழில் பானங்களை (beverages) உற்பத்தி செய்யும் தொழிலுக்கு அடுத்த இடத்தைப் பெற்றிருந்தது. ரொட்டி, இறைச்சி முதலியன செய்யும் தொழில்களும், உணவுப் பொருள்களைப் பெட்டிகளில் அடைக்கும் தொழிலும், குளிர்முறைப் பாதுகாப்புத் தொழிலும் அடுத்த இடங்களைப் பெற்றிருந்தன. இறைச்சி உற்பத்தியைப் போலவே உணவுப் பொருள்களைப் பக்குவம் செய்யும் தொழிலும் கிழக்குப் பகுதிகளில் நலிவுற்று, மேற்குப் பகுதியிலுள்ள டெக்சாஸ் (Texas), கன்சாஸ், மின்னசோடா, மிசௌரி மாநிலங்களில் வளர்ச்சியடைந்தது. முதல் உலகப் போர் தொடங்குவதற்குள் பஃப்பலோ (Buffalo) என்ற இடம் தானியங்களை அரைக்கும் தொழிலின் முக்கியமான கேந்திரமாக வளர்ந்துவிட்டது. பஃப்பலோவில் மேற்கூறிய தொழில் வளர்ச்சியடைவதற்குச் சில காரணங்கள் இருந்தன. பெரிய ஏரிகள் வழியாக மாவை அனுப்புவதற்குச் செலுத்தவேண்டிய கட்டணத்தைவிட, கோதுமையை அனுப்புவதற்குக் குறைந்த கட்டணத்தைச் செலுத்தலாம். மேலும், பஃப்பலோ தானியங்களை அரைப்பதற்கு ஏற்ற இடத்தில் அமைந்திருந்தது. அங்குள்ள நயாக்ரா நதியைப் பயன்படுத்திச் சிக்கனமான முறையில் மின்சாரத்தை உற்பத்தி செய்யலாம். பஃப்பலோவில் மாவைப் பங்கீடு செய்வதற்கு வசதிகள் இருந்தன. கனடாவிலிருந்து கோதுமையை இறக்குமதி செய்து, அதை அமெரிக்கர்கள் பஃப்பலோ நகரத்தில் அரைத்து, மீண்டும் கனடாவுக்கே அதை மாவாக்கி அனுப்பினர். மேற்குக் கடற்கரை வெகு தொலைவில் இருந்தபோதிலும், உணவுப் பொருள்களைப் பக்குவப்படுத்திப் பெட்டிகளில் அடைக்கும் தொழில் அங்கு எல்லா மாநிலங்களிலும் வளர்ச்சியடைந்திருக்கிறது. பானங்கள், ரொட்டி, இனிப்புப் பண்டங்கள், ஐஸ் கிரீம், பால் முதலிய பண்டங்களைச் செய்யும் தொழில்களும் மேனாட்டு மாநிலங்களில் வளர்ச்சியடைந்திருக்கின்றன.

மற்றத் தொழில்களைவிட உணவுப் பொருள்களை உற்பத்தி செய்யும் தொழில்கள் அண்மைக் காலத்தில் பல மாறுதல்களை அடைந்திருக்கின்றன. உணவுப் பொருள்களைச் சில்லறையில்

விற்பனை செய்யும் தொழில் குறிப்பிடத்தக்க முன்னேற்றம் அடைந்திருக்கின்றது. அமெரிக்காவில் நாகரிகமும் நகரங்களில் மக்கள் வாழும் பழக்கமும் வளர்ச்சியடைந்ததால், மக்கள் வீடுகளில் உணவுப் பண்டங்களைப் பக்குவம் செய்வதைக் கைவிட்டு, அவைகளைக் கடைகளில் வாங்கினர். ஆகையால், ரொட்டிபோன்ற பண்டங்களை உணவு உற்பத்திச்சாலைகளே பக்குவம் செய்து தயாரிக்கின்றன. மாவு, வெண்ணெய் போன்ற பொருள்களை மக்கள் சில்லறையில் விற்பனை செய்யும் கடைகளிலேயே வாங்குகின்றனர். பெட்டிகளில் அடைக்கப் பட்ட பழங்கள், காய்கறிகள், இறைச்சி முதலிய பண்டங்களை விற்பனை செய்யும் மார்க்கெட்டு நன்கு வளர்ச்சியடைந்திருக் கின்றது. உணவுப் பொருள்களைப் பலர் சில்லறையில் விற்பனை செய்கின்றனர். இப் பொருள்களை அடைப்பதற்கு வேண்டிய பெட்டிகளைச் செய்யும் தொழில் நன்கு வளர்ச்சி யடைந்திருக்கின்றது.

ஆடைத் தொழிலும் செருப்புத் தொழிலும் : 1950-ல் ஆடைத் தொழில் நாட்டின் தொழில்களுக்குள் இரண்டாவது இடத்தைப் பெற்றிருந்தது. இத் தொழில் 9,789,000,000 டாலர்கள் மதிப்புள்ள பொருள்களை உற்பத்திசெய்தது. 2,368,000 தொழிலாளர்கள் இத் தொழிலில் அமர்ந்திருந்தனர். ஆடைத் தொழிலில் பல பகுதிகள் உள. அவைகளுள் பருத்தி ஆடைகளே முதன்முதலில் அமெரிக்காவில் தொழிற்சாலைகளில் உற்பத்திசெய்யப்பட்டன. உள்நாட்டுப் போருக்குமுன் பருத்தி ஆடைத் தொழில் (Cotton Textile Industry) செழித்தோங்கி வளர்ந்தது. போர்க் காலத்தில் மக்கள் ஏராளமான கம்பளியை வேண்டினர். போதிய அளவு பருத்தி கிடைக்கவில்லை. ஆகையால், பருத்தி ஆடைத்தொழிலின் வளர்ச்சி தாற்காலிக மாகக் குன்றியது. இத் தொழில் மீண்டும் 1900-க்குப் பிறகே ஆடைத் தொழில்களுள் (Textile Industries) முதல் இடத்தைப் பெற்றது. முதல் உலகப் போருக்குப்பின் ரையான் (Rayon) ஆடைகள் மிகுதியாக உற்பத்தி செய்யப்பட்டன. 1940-லிருந்து 1950-க்குள் டாக்ரான் (Dacron), ஆர்லான் (Orlon), நைலான் (Nylon) முதலிய செயற்கை நூல்கள் உற்பத்தி செய்யப் பட்டதால், பருத்தியும் கம்பளியும் தம் முக்கியத்துவத்தை இழந்தன.

தொடக்க காலத்தில் பருத்தி உற்பத்தியில் மிகுதியான போட்டி இருந்ததால், அத் தொழில் 1860-லிருந்து வியக்கத் தக்க அளவு முன்னேறியது. உள்நாட்டுப் போருக்குமுன் பலர்

விற்பனை உற்பத்தி உரிமைகளைப் பெற்றபோதிலும், பருத்தி ஆடை உற்பத்தி 1860-க்குப் பின்பே கணிசமான அளவு முன்னேறியது. இயந்திரங்களைக்கொண்டு நவீன முறையில் உற்பத்தி செய்வதற்கு வேண்டிய பல கருவிகளை 1860-க்குப் பின்னரே பயன்படுத்தினர். 1860-க்குப்பின் உற்பத்தி முறையில் சில புரட்சிகரமான மாறுதல்கள் ஏற்பட்டன. சில பெரிய நிறுவனங்கள் இரண்டு அல்லது மூன்று முறை தாம் பயன்படுத்திய இயந்திரங்களைப் புதுப்பித்துவிட்டன. ரிங் ஸ்பின்னர் (Ring Spinner) என்ற புதிய நூற்கும் கருவி, நார்த் ராப் தறி (Northrop Loom), புதிய பாவுநூலைக் கட்டும் எந்திரம் (Barber Warp-tying Machine), தானாக இயங்கும் பின்னல் இயந்திரம் (Automatic Seamless Knitting Machine) முதலியவைகளை உற்பத்தியாளர்கள் பயன்படுத்தினர். பழைய மியூல் ஸ்பின்னர் புதிய ரிங் ஸ்பின்னரைவிட நேர்த்தியான நூலை உற்பத்தி செய்யும். ஆனால், புதிய கருவி குறுகிய நேரத்தில் மிகுதியான அளவு நூலை நூற்க உதவும். அமெரிக்காவில் உற்பத்தியாளர்கள் உயர்ந்த கூலியைக் கொடுத்தே தொழிலாளர்களை அமர்த்தவேண்டியிருந்ததால், அவர்கள் ரிங் ஸ்பின்னரைப் பயன்படுத்திச் சிக்கனமான முறையில் உற்பத்தி செய்தனர். நார்த்ராப் தறியை மிகச் சிறந்த முறையில் பயன்படுத்தலாம். பாவுநூல் அறுந்து விட்டாலோ அல்லது தறியின் ஓடம் (shuttle) தன் பாதையை விட்டு நகர்ந்துவிட்டாலோ, வேலை செய்துகொண்டிருக்கும் நார்த்ராப் தறியை உடனே நிறுத்திவிடலாம். நெய்துகொண்டிருக்கும்பொழுது நார்த்ராப் தறியை நிறுத்திவிட்டுச் சரியான இடங்களில் பல நிறப் பாவுநூலைச் சேர்க்கலாம். பாவுநூலின் முனையைப் புதிய இயந்திரத்தைக்கொண்டு சிறந்த முறையில் கட்டலாம். பிரான்சன் பின்னல் இயந்திரத்தைக்கொண்டு (Bronson Knitting Machine) காலுறைகளைச் (stockings) செம்மையான முறையில் உற்பத்தி செய்யலாம்.

1860-க்குப்பின் கம்பளி உற்பத்தியும் முன்னேறியது. பல உற்பத்தி நிறுவனங்கள் தனித்தனியாக இயங்காமல் இணைந்தன. அமெரிக்காவில் இருந்த சிறப்பான நிலையில் உற்பத்தி வேலை அனைத்தையும் ஒரே உற்பத்தி நிலையத்தில் செய்தனர். குட்டையான கம்பளி நூல்களின் சிக்கலை எடுத்தல், நீண்ட நூல்களைச் சீவுதல், நூல்களை நூற்றல், அவைகளை நெய்தல், சாயந் தோய்த்தல் முதலிய எல்லா வேலைகளையும் ஒரே உற்பத்தி நிலையத்தில் செய்தனர். ஆனால், ஐரோப்பாவில் மேற்கூறிய வேலைகளனைத்தையும் பல உற்பத்தி நிலையங்களில்

செய்தனர். ஆகையால், தொழிலாளர்கள் பல உற்பத்தி நிலையங்களில் சிறப்புப் பயிற்சி பெற்றனர். எனவே, அமெரிக்க உற்பத்தியாளர்களைவிட ஆங்கிலேய உற்பத்தியாளர்கள் நேர்த்தியான கம்பளிகளை உற்பத்தி செய்தனர். ஆனால், அமெரிக்கர்கள் உயர்ந்த ரகக் கம்பளங்களையும் மென்கம்பளியையும் (flannel) உற்பத்தி செய்தனர். விற்பனை நிலையங்கள் அதிகமான அளவில் விற்பனை செய்த மலிவான கம்பளிப் பண்டங்களையே அமெரிக்கர்கள் மிகுதியான அளவில் உற்பத்தி செய்தனர். அவர்கள் விலை உயர்ந்த கம்பளிப் பொருள்களை அதிகமாக உற்பத்தி செய்யவில்லை. ஏனெனில், அப் பொருள்களுக்கு நாட்டில் போதிய தேவை இல்லை. எனவே, அவைகளை உற்பத்தி செய்து மிகுதியான இலாபம் பெற முடியவில்லை. 1870-லிருந்து முறுக்கும் கம்பளிகளை அமெரிக்காவில் உற்பத்தி செய்தனர். முறுக்குக் கம்பளியின் உற்பத்தி பெருகியதால் சாதாரணக் கம்பளித் தொழில் ஓரளவு பாதிக்கப்பட்டது. ஆனால், தொழிலாளர்கள் கிடைக்காததால், முறுக்குக் கம்பளித் தொழிலின் முன்னேற்றம் தடைப்பட்டது. பருத்தி உற்பத்திக்கு வேண்டிய பல இயந்திரங்களை விரைவில் உற்பத்தி செய்தனர். ஆனால், கம்பளி உற்பத்திக்கு வேண்டிய இயந்திரங்களை உற்பத்தி செய்வதில் விரைவில் முன்னேற்றம் ஏற்படவில்லை.

கம்பளித் தொழிலில், கம்பளங்களை உற்பத்தி செய்யும் துறையிலேயே குறிப்பிடத்தக்க முன்னேற்றம் ஏற்பட்டது. உள்நாட்டுப் போருக்குப் பிறகுகூட அமெரிக்காவில் கம்பளங்கள் கையினால் செய்யப்பட்டன. ஆனால், நாளடைவில் உற்பத்தியாளர்கள் பல இயந்திரங்களைக் கண்டுபிடித்தனர். கம்பளங்களை உற்பத்தி செய்வதில் அமெரிக்கா முதல் இடத்தைப் பெற்றிருந்தது. ஆசியாவில் கைத்தறிகளில் தயாரான கம்பளங்களைத் தவிர அமெரிக்காவே மிகவும் உயர்ந்த ரகக் கம்பளங்களை மிகுதியான அளவில் தயார் செய்தது. உள்நாட்டில் மக்களிடம் அதிகமான செல்வம் இருந்ததால், அவர்கள் ஏராளமான கம்பளங்களை வாங்கினார்கள். 1937-ல் நாம் 65,346,000 சதுர கெஜங்கள் கம்பளங்களை உற்பத்தி செய்தோம். 1841-ல் போஸ்டனிலிருந்த எராஸ்டஸ் பி. பிக்லோ (Erastus B. Biglow) என்பவர் இயந்திரத் தறியைப் (power loom) பயன்படுத்திக் கம்பளங்களை உற்பத்தி செய்தார். அந்த ஆண்டிலிருந்து தொழிற்சாலை முறை (factory system) வளர்ச்சியடைந்தது. 1860-ல் 7,857,000 டாலர்கள் மதிப்புள்ள கம்பளங்களை உற்பத்தி செய்தனர். இவ்வுற்பத்தியின் மதிப்பு 1950-ல் 475,000,000 டாலர்களாக உயர்ந்தது. 1860-ல்

கம்பளிப் பொருள்களை உற்பத்தி செய்யும் ஆலைகள் நியூயார்க், பென்சில்வேனியா, மஸாசுஸெட்ஸ் முதலிய இடங்களிலேயே இருந்தன.

கம்பளி உற்பத்தியிலும் பின்னல் வேலைப் பொருள்களை (knit goods) உற்பத்தி செய்வதிலும் அமெரிக்கா முதல் இடத்தைப் பெற்றிருக்கின்றது. 1832 வரை அமெரிக்கர்கள் கம்பளிப் பொருள்களை வீடுகளிலேயே உற்பத்தி செய்தனர். 1832ஆம் ஆண்டு எக்பர்ட் எக்பர்ட்ஸ் (Egbert Egberts) என்பவர் நியூயார்க்கில் உள்ள கோஹோஸ் (Cohoes) என்ற இடத்தில் முதன்முதலில் இயந்திரத்தையும் சக்தியையும் பயன்படுத்திக் கம்பளி நூலைப் பின்னும் தொழிலைத் தொடங்கிஞர். கம்பளிப் பொருள்களை உற்பத்தி செய்யும் தொழிலும் கம்பளி நூலைப் பின்னும் தொழிலும் தொழிற்சாலைகளில் வளர்ச்சியடைந்தன. பலவிதக் கம்பளிப் பண்டங்களை அமெரிக்கர்கள் உற்பத்தி செய்ததால், இத் தொழில் பெரிய நிறுவனங்களில் வளர்ச்சி யடையவில்லை. பலர் குறைந்த முதலைக்கொண்டு பல சிறிய நிறுவனங்களைத் தொடங்கினர். முதல் உலகப் போர் தொடங்கும்வரை கம்பளியையும் பருத்தியையும்கொண்டு சாதாரணப் பொருள்களையும் பட்டைக்கொண்டு போகப் பொருள்களையும் உற்பத்தி செய்தனர். 1920-க்குப்பின் ரையான் நூலையும் 1930-க்குப்பின் நைலான் நூலையும் பயன் படுத்தினர். நைலான் நூலையே இப்பொழுது மற்ற நூல்களை விட அதிகமாகப் பயன்படுத்திப் பெண்களுக்குக் காலுறைகளை (stockings) உற்பத்தி செய்கின்றனர். ஜப்பானுடன் போர் மூண்ட பிறகு அமெரிக்கர்கள் கச்சாப் பட்டைப் பெறமுடிய வில்லை. ஆகையால், பட்டு உற்பத்தி நாளடைவில் மறைந்தது. மேற்கூறிய தொழில்கள் இப்பொழுது நாட்டின் தென்பகுதி யிலும் பென்சில்வேனியா நகரத்திலும் வளர்ச்சியடைந்திருக் கின்றன.

அமெரிக்காவில் பட்டுத் தொழில் சிறந்த வளர்ச்சியடைந் தது. பட்டுத் தொழிலுக்கு வேண்டிய கச்சாப் பொருள்களை அமெரிக்கர்கள் மிகவும் தொலைவிலுள்ள நாடுகளிலிருந்து இறக்குமதி செய்தனர். மேலும், பட்டுத் தொழில் ஃபிரான்சு நாட்டில் வெகு நாட்களாக முன்னேற்றமடைந்திருந்தது அமெரிக்கா பட்டு உற்பத்தியில் ஃபிரான்சு நாட்டுடன் வெற்றி கரமாகப் போட்டியிட்டது. பட்டு ஆடைகள் இறக்குமதிமீது அரசினர் உயர்ந்த வரியை விதித்ததால் உள்நாட்டில் பட்டு உற்பத்தி பெருகியது. மேலும், பல உற்பத்தியாளர்கள் உற்பத்தி நிறுவனங்களை ஆரம்பித்துத் தொழிலைப் பெருக்கு

வதில் ஊக்கம் காட்டினர். நாட்டில் ஏராளமான செல்வம் இருந்ததால், பட்டு ஆடைகளை விற்பனை செய்யவேண்டிய மார்க்கெட்டு உருவாயிற்று. மற்ற நாடுகளைவிட அமெரிக்கா மிகுதியான மதிப்புள்ள பட்டு ஆடைகளை உற்பத்தி செய்தது. உற்பத்தியான பட்டு ஆடைகளில் 90 சதவீதத்தை உள்நாட்டிலேயே விற்பனை செய்தனர். ஆனால், முதல் உலகப் போருக்குப் பின் பட்டுத் தொழில் குன்றியது. போர் ஆரம்பிப்பதற்கு முன்பே ரையான் (rayon), செயற்கைப் பட்டு முதலிய பொருள்களின் உற்பத்தி பெருகியது. இத் தொழில்கள் பட்டுத் தொழிலுடன் போட்டியிட்டதால், பட்டுத் தொழில் நலிவுற்றது. நைலான்போன்ற செயற்கை நூல்களின் உற்பத்தியும் பெருகியதால், பட்டுத் தொழில் விரைவில் நலிவுற்றது. நியூயார்க்கில் உள்ள பாட்டர்சன் (Paterson) என்ற இடத்தில் வசித்த ஜான் ரைல் (John Ryle) என்பவரும், கன்னக்டிகட்டில் உள்ள மான்சஸ்டர் (Manchester) என்ற இடத்தில் வசித்த செனியிஸ் (Cheneys) என்பவரும் முதன்முதலில் நைலான் நூல்களைக்கொண்டு நாடாக்களை (ribbons) உற்பத்தி செய்தனர். நாளடைவில் நைலான் நூல்களைப் பயன்படுத்தி ஆடைகளை உற்பத்தி செய்தனர். பாட்டர்சன் பட்டு, ரையான் ஆடைகளின் உற்பத்திக்கு ஒரு கேந்திரமாக வளர்ச்சியடைந்தது. இப் பொருள் பென்சில்வேனியா, நியூஜெர்ஸி, நியூயார்க், கன்னக்டிகட், மஸாசுஸெட்ஸ் முதலிய மாநிலங்களில் உற்பத்தி செய்யப்பட்டது.

ஆடைத்தொழில் முன்னேற்றத்தைத் தொடர்ந்து தைத்த உடைகளின் (ready-made clothing) உற்பத்தியும் பெருகியது. உள்நாட்டுப் போர்க்காலத்தில் நாட்டில் தைத்த ஆடைகள் மிகுதியாகத் தேவைப்பட்டன. மேலும், தையல் எந்திரம் (sewing machine) கண்டுபிடிக்கப்பட்டபின் தைத்த உடைகளின் உற்பத்தி ஒரு தூண்டுதலைப் பெற்றது. பெண்களும் குழந்தைகளும் இவ்வுற்பத்தியில் ஈடுபட்டனர். அயர்லாந்து நாட்டினர் அமெரிக்காவில் குடியேறினர். 1876-க்குப்பின் போலந்து நாட்டு யூதர்களும் இத்தாலியர்களும் நாட்டில் குடிபுகுந்ததால், மேலே குறிப்பிட்ட தொழிலின் வளர்ச்சிக்கு வேண்டிய தொழிலாளர்கள் ஏராளமாகக் கிடைத்தனர். அண்மைக் காலத்தில்தான் தொழிற்சாலை முறையில் தைத்த உடைகளை உற்பத்தி செய்ய ஆரம்பித்தனர். 1914 வரை தொழிலாளர்கள் தம் வீடுகளில் கடுமையாக உழைக்கவேண்டியிருந்தது. அவர்கள் மிகக் குறைந்த கூலியையே பெற்றனர். அவர்கள் அசுத்தமான இடங்களில் வேலை செய்யவேண்டி

யிருந்தது. ஆனால், நாளடைவில் உற்பத்தியாளர்கள், தொழிலாளர்களிடம் இரக்கம் காட்டினார்கள். அவர்கள் தொழிலாளர்களுடைய உடல்நலம் பாதிக்காமல் இருக்கும்படி உற்பத்தி நிலையங்களை மாற்றியமைத்தனர். ஆகையால், தொழிலாளர்களுடைய நிலைமை முன்னேறியது. சில உற்பத்தியாளர்கள் தாமாகவே தொழிற்சாலைகளைச் சீர்திருத்தி யமைத்தனர். அரசினர் சட்டங்களை இயற்றியபின் சிலர் தொழிலாளர்களை அன்புடன் நடத்தினார்கள். நியூயார்க் நகரம் ஆண்கள் உடைகளையும் பெண்கள் உடைகளையும் உற்பத்தி செய்வதில் முதல் இடத்தைப் பெற்றிருந்தது. நியூயார்க் நகரத்தில்மட்டுமல்லாமல், சிகாகோ, ராசஸ்டர், பால்டிமோர், பிலடல்ஃபியா நகரங்களிலும் ஆண்கள் உடைகள் ஏராளமாக உற்பத்தி செய்யப்பட்டன. லாஸ் ஏஞ்சல்ஸ் (Los Angeles), செயின்ட் லூயிஸ் (St. Louis) என்ற இரு நகரங்களிலும் பெண்கள் உடைகளை உற்பத்தி செய்யும் தொழில் வளர்ச்சியடைந்தது.

1845ஆம் ஆண்டுவரை செருப்புகளை வீடுகளிலேயே உற்பத்தி செய்தனர். 1845-லிருந்து செருப்புகளைத் தொழிற்சாலைகளிலேயே உற்பத்தி செய்தனர். அந்த ஆண்டு தோல்களைப் பதனிடும் உருளை (leather roller) கண்டுபிடிக்கப்பட்டது. விலங்குகளின் தோல்களை மிகுதியான அளவில் பதனிட்டனர். பிளான்சர்ட் (Blanchard) என்பவர் கால் அணிகளுக்கு உருவ அமைப்புக் கொடுக்கும் கட்டைகளைப் (lasts) பல அளவுகளில் செய்தார். லின் என்ற இடத்தில் ஜே. பி. நிக்கோலஸ் (J. B. Nicholas) என்ற செருப்பு தொழிலாளி தையல் எந்திரத்தைப் பயன்படுத்திச் செருப்புகளைத் தைத்தார். ஹௌ (Howe) என்பவர் கண்டுபிடித்த தையல் எந்திரத்தைப் பயன்படுத்திச் செருப்புகளை உற்பத்தி செய்தனர். உள்நாட்டுப் போருக்குமுன் லைமன் ஆர். பிளேக் என்பவர் மாக்கே (McKay) எந்திரத்தைக் கண்டுபிடித்தார். இவ்வியந்திரத்தைப் பயன்படுத்தி செருப்பின் அடித்தோலைத் தைக்கலாம். தற்காலத்து எந்திரங்களுக்குள் காலணிகளை உற்பத்தி செய்வதற்காகக் கண்டுபிடிக்கப்பட்ட எந்திரங்களே மிக்க திறமையுடன் கண்டுபிடிக்கப்பட்டவையாகும். சாதாரணமாக ஒரு தொழிற்சாலை சுமார் 60 எந்திரங்களைக்கொண்டு காலணிகளை உற்பத்தி செய்கின்றது. தி யுனைடெட் ஷூ மெஷினரி கம்பெனி (The United Shoe Machinery Company) என்ற நிறுவனம் கால்ணிகளை உற்பத்தி செய்யும் எல்லா எந்திரங்களையும் உற்பத்தி செய்யும் உரிமையைப் பெற்றிருந்தது. செருப்புகளை உற்பத்தி செய்யும் நிறுவனங்கள்

தமக்கு வேண்டிய கருவிகளை யுனைடெட் ஷூ மெஷினரி கம்பெனியிடமிருந்து பெற்றுக்கொண்டன. அவை தம் உற்பத்திக்கு ஏற்ற தொகையை யுனைடெட் கம்பெனிக்கு உரிமைப் பங்காகக் கொடுத்தன. செருப்பை உற்பத்தி செய்த நிறுவனங்கள் யுனைடெட் கம்பெனியிடமிருந்து தமக்கு வேண்டிய கருவிகளைக் குத்தகையில் எடுத்துக்கொண்டன.[11]

'அமெரிக்காவில் தயாரான காலணிகள் தரத்தில் மிகவும் உயர்ந்தவை' என்று 1910-ல் உற்பத்திபற்றிய அறிக்கை குறிப்பிட்டது. இன்றும் அமெரிக்கக் காலணிகள் தரத்தில் உயர்ந்தவையாக இருக்கின்றன. போஸ்டன், நியூயார்க், செயின்ட் லூயிஸ் நகரங்களைச் சுற்றியுள்ள பகுதிகளில் செருப்புத் தொழில் பெருகியது. மெயின், மஸாசுஸெட்ஸ், நியூ ஹாம்ஷயர் முதலிய நியூ இங்கிலாந்தைச் சேர்ந்த மாநிலங்களில் மொத்த உற்பத்தியில் $\frac{1}{3}$ பகுதி உற்பத்தி செய்யப்பட்டது. மேலே குறிப்பிட்ட மாநிலங்களுள் மஸாசுஸெட்ஸ் முதல் இடத்தைப் பெற்றிருக்கின்றது. நியூயார்க் இரண்டாவது இடத்தையும் மிசௌரி மூன்றாவது இடத்தையும் பெற்றிருக்கின்றன.

இரும்பும் எஃகும்: தற்காலத்தில் நமது வாழ்க்கையை இரும்பும் எஃகும் மிகவும் அதிகமாகப் பாதித்துள்ளன. தற்காலத்தில் பெரும்பாலும் எல்லாப் பொருள்களையும் இயந்திரங்களைக்கொண்டே நாம் உற்பத்தி செய்கின்றோம். இவ்வியந்திரங்களை உற்பத்தி செய்வதற்கு இரும்பு தேவைப்படுகின்றது. நமக்குப் போக்குவரத்து வசதிகளை அளிப்பதற்கும் கட்டடங்களை அமைப்பதற்கும் இரும்பு வேண்டும். தண்டவாளங்கள், ரெயில்வே பெட்டிகள், மற்றக் கருவிகள், தளவாடங்கள் முதலியவைகளை உற்பத்தி செய்வதற்கு ஏராளமான அளவில் எஃகு தேவைப்படுகின்றது. ஒவ்வொரு நாளும் நமது வாழ்வுக்கு வேண்டிய பொருள்களைச் செய்வதற்கு இரும்பும் எஃகும் வேண்டும். நமது தேவை அதிகரித்ததாலும், ஆந்திரசைட் நிலக்கரிக்குப் (anthracite coal) பதிலாகச் சுட்ட நிலக்கரியைப் (coke) பயன்படுத்தி இரும்பை உருக்கியதாலும், புரட்சிகரமான புதிய முறைகளைக் கண்டுபிடித்ததாலும் உற்பத்தி விரைவில் பெருகியது. இரும்பு, எஃகு தொழில்கள் பல ஆண்டுகளாக நாட்டில் முதல் இடத்தைப் பெற்றிருந்தன.

[11] காலணிகளை உற்பத்தி செய்த நிறுவனங்கள் யுனைடெட் ஷூ மெஷினரி கம்பெனியின் சில கருவிகளைச் சேர்த்தே பயன்படுத்த வேண்டுமென்று யுனைடெட் கம்பெனி கட்டாயப்படுத்தியது. இது கிளேட்டன் சட்டத்துக்கு விரோதமானது என்று கம்பெனியின் மீது அரசினர் குற்றம் சாட்டி அதற்கு எதிராக வழக்குத் தொடர்ந்தனர்.

இரும்பை உருக்கும் உலைத் (Blast Furnace) தொழில், எஃகு தொழில், இரும்புத் தகடுகளைச் செய்யும் தொழில் முதலிய தொழில்கள் எல்லாம் அமெரிக்கத் தொழில்களுள் முதல் இடத்தைப் பெற்றிருந்தன. ஆனால், இயந்திரங்களை உற்பத்தி செய்யும் தொழிலும், போக்குவரவுக்கு வேண்டிய கருவிகளை உற்பத்தி செய்யும் தொழிலும், இருப்புப்பாதைகளைச் செப்பனிடுவதற்கு வேண்டிய கருவிகளைச் செய்யும் தொழிலும் முதல் இடத்தைப் பெற்றிருக்கவில்லை. இத் தொழில்கள் ஒரு தனித் தொகுதியைச் சேர்ந்தவை.

இரும்பு, எஃகு உற்பத்தியை இரு பிரிவுகளாகப் பிரிக்கலாம். (1) தேனிரும்பை (pig iron) உற்பத்தி செய்வது; (2) அதைத் தொழிலுற்பத்திக்குப் பயன்படும்படி செய்வதும், அதிலிருந்து எஃகை உற்பத்தி செய்வதும். உள்நாட்டுப் போருக்குப்பின் எஃகை அமெரிக்கர்கள் மிகுதியாக வேண்டவில்லை; கத்திபோன்ற கருவிகளைச் செய்வதற்கு எஃகைப் பயன்படுத்தினர்; உயர்ந்த ரகக் கருவிகளை உற்பத்தி செய்வதற்கும் எஃகைப் பயன்படுத்தினர். 1839-ல் ஆந்திரசைட் நிலக்கரியைப் பயன்படுத்தி இரும்பை உருக்கினர். அதுவரை கட்டைக் கரியையே இரும்பை உருக்குவதற்குப் பயன்படுத்தினர். உள்நாட்டுப் போருக்குப் பிறகு பிட்டுமின் நிலக்கரியை சுட்ட நிலக்கரியாக்கி இரும்பை உருக்குவதற்குப் பயன்படுத்தினர். பிட்டுமின் நிலக்கரியைப் பயன்படுத்த ஆரம்பித்ததிலிருந்து இரும்புத் தொழிற்சாலைகளை நாட்டின் பல்வேறு பகுதிகளில் ஆரம்பிக்க முடிந்தது. 1880-ல் 30 மாநிலங்களில் இரும்புத் தொழிற்சாலைகள் இருந்தன. 1850-க்குப்பின் இரும்புத் தொழிலில் சிறந்த முன்னேற்றம் ஏற்பட்டது. ஹென்ரி பெஸ்ஸமர் (Henry Bessemer) என்ற ஆங்கிலேயரும், வில்லியம் கெல்லி (William Kelley) என்ற அமெரிக்கரும் தனித் தனியாக பெஸ்ஸமர் முறை (Bessemer process) என்ற ஒரு புதிய இரும்பு உற்பத்தி முறையைக் கண்டுபிடித்தனர். இந்த முறைப்படி உருகிய வார்ப்பு இரும்பில் (pig iron) குளிர்ந்த காற்றைச் செலுத்தினால் இரும்பு சுத்தப்படும்; அதில் சேர்ந்திருக்கும் மற்றப் பொருள்கள் வெளியேறும். இதற்குப் பிறகு கரி முதலிய பொருள்களைச் சேர்த்து எந்த ரக எஃகு வேண்டுமோ அதை உற்பத்தி செய்யலாம். எஃகு உற்பத்தியின் அடக்கச் செலவு குறைந்த பிறகு இரும்பு தன் முக்கியத்துவத்தை இழந்தது.[12]

[12] எஃகு தண்டவாளம் இரும்புத் தண்டவாளத்தைவிட நீடித்து உழைக்கும். அது குறைந்த விலையில் கிடைத்ததால், போக்குவரத்துத் தொழில் சிறந்த முறையில் வளர்ச்சியடைந்தது.

ஆனால், பெஸ்ஸமர் முறையில் சில குறைபாடுகள் உள. தீயகம் (phosphorus) மிகுதியாக உள்ள இரும்புக் கனியைப் பயன்படுத்துவதற்கு பெஸ்ஸமர் முறை உகந்ததன்று. ஆகையால், மார்ட்டின் முறை என்ற மற்றொரு முறையைப் பயன்படுத்தினர். மார்ட்டின் முறையைத் தாழ்ந்த ரகக் கனியைப் பயன்படுத்துவதற்கும் கையாளலாம். சுபீரியர் ஏரிப் பகுதியில் கிடைத்த கனி உயர்ந்த ரகக் கனியாக இருந்ததால், அங்கு பெஸ்ஸமர் முறையைப் பின்பற்றினார்கள். ஆனால், 1906-க்குப்பின் அங்கு மார்ட்டின் முறையையே பின்பற்றினார்கள். அண்மைக் காலத்தில் மின்சாரத்தைப் பயன்படுத்தி இரும்பை உருக்குகின்றனர். இப்பொழுது இரும்பு, எஃகு பொருள்கள் முன்பைவிட அதிகமாக உற்பத்தியாகின்றன. உற்பத்தி முறைகளிலும் சிறந்த முன்னேற்றம் ஏற்பட்டிருக்கின்றது. 1850-லிருந்து உலைகள் அளவில் இரண்டு மடங்கு பெருகிவிட்டன. அவைகள் முன்பு உற்பத்தி செய்ததைப் போல் மூன்று மடங்குப் பொருள்களை உற்பத்தி செய்கின்றன. 1870-ல் ஓர் உலை நாளொன்றுக்கு 50 டன்கள் எடையுள்ள இரும்பை உற்பத்தி செய்தது. அது 1920-ல் 450 டன்கள் எடையுள்ள இரும்பை உற்பத்தி செய்தது. 1956-ல் அமெரிக்கா 115,000,000 டன்கள் எடையுள்ள எஃகை உற்பத்தி செய்தது. 1935-ல் இதில் நான்கில் ஒரு பங்கையே உற்பத்தி செய்தது. 1956-ல் உலகில் உற்பத்தியான எஃகில் அரைப் பாகத்தை அமெரிக்கா உற்பத்தி செய்தது. 1959-ல் 146,700,000 டன்களை உற்பத்தி செய்தது.

மின்னசோட்டா, மிச்சிகன், அலபாமா முதலிய இடங்களில் இரும்புக் கனி கிடைக்கின்றது. ஆகையால், இரும்புத் தொழில் மேற்குப் பகுதியிலேயே வளர்ச்சியடைந்திருக்கின்றது. இத் தொழில் மேற்குத் திசையை நோக்கி நகர்ந்தது. சுபீரியர் ஏரிப் பகுதியில் கிடைத்த இரும்புக் கனியை நூற்றாண்டுகள் பயன் படுத்தினர். அதற்குப் பிறகு அங்கு மிகுதியான அளவில் இரும்புக் கனி கிடைக்கவில்லை. அமெரிக்கா சுமார் 12 நாடுகளிலிருந்து இரும்புக் கனியை இறக்குமதி செய்தது. எனவே, இரும்புத் தொழில் மேலும் மேற்குத் திசையை நோக்கிச் செல்லவில்லை. டிலாவேர் (Delaware) என்ற இடத்தில் உள்ள மாரிஸ்வில்லியில் (Morrisville) அண்மைக் காலத்தில் ஓர் உற்பத்தி நிலையத்தை ஏற்படுத்தியிருக்கின்றார்கள். அந்த நிலையத்தில் வெனிசூலாவிலிருந்து (Venezuela) இறக்குமதியாகும் இரும்புக் கனியைப் பயன்படுத்துகின்றனர்.

மற்ற அடிப்படைத் தொழில்கள் : இதுவரை இரும்பு, எஃகு போன்ற பொருள்களைப்பற்றிய விவரங்களைப் பார்த்தோம். மற்ற உலோகங்களும் நமது தொழிலுற்பத்திக்கு முக்கியமாக இருக்கின்றன. செம்பு, அலுமினியம், துத்தநாகம், ஈயம், வெள்ளி, தங்கம், தகரம் முதலிய உலோகங்கள் தொழிலுற்பத்திக்குத் தேவைப்படுகின்றன. மின்சாரக் கருவிகள், நுட்பமான வேலைப்பாடுகள் கொண்ட கருவிகள் முதலியவைகளை உற்பத்தி செய்வதற்கு மேலே குறிப்பிட்ட உலோகங்கள் வேண்டும். போர்க்காலத்தில் மேலே குறிப்பிட்ட உலோகங்கள் இரும்புக்கு அடுத்த இடத்தைப் பெற்றிருந்தன. அவைகளுள் செம்பு, ஈயம், அலுமினியம் முதலிய உலோகங்கள் மிகவும் முக்கியமானவையாக இருந்தன.

மின்சாரக் கருவிகளை உற்பத்தி செய்வதற்குச் செம்பு, ஈயம், துத்தநாகம், அலுமினியம் முதலிய உலோகங்கள் வேண்டும். 1840-க்குப்பின் அமெரிக்கர்கள் தந்தியைப் பயன்படுத்தினர். 1880-க்குப்பின் தொலைபேசியையும் (telephone) பயன்படுத்தினர். ஆனால், தந்தியும் தொலைபேசியும் சென்ற 40 ஆண்டுகளிலேயே குறிப்பிடத்தக்க முன்னேற்றமடைந்திருக்கின்றன. அண்மைக் காலத்தில் ரெயில்களை ஓட்டுவதற்கு மின்சாரத்தைப் பயன்படுத்த ஆரம்பித்தனர். மக்கள் வீடுகளில் ரேடியோவையும் மற்ற மின்சாரக் கருவிகளையும் பயன்படுத்துவதால், அக் கருவிகளைச் செய்யும் தொழில் சிறந்த முறையில் வளர்ச்சியடைந்திருக்கின்றது. தற்காலத்தில் தந்தி, தொலைபேசி, கம்பியில்லாத் தந்தி, மற்றத் தொடர்பு வசதிகள், திரைப்படம், மோட்டார்கள், விளக்குகள் முதலியவற்றை மின்சாரத்தைக்கொண்டு இயக்குகிறோம். தொழிற் புரட்சியைத் தொடர்ந்து வளர்ச்சியடைந்த மற்ற எல்லாத் தொழில்களையும்விட மின்சாரக் கருவிகளை உற்பத்தி செய்யும் தொழிலே நமது அன்றாட வாழ்க்கையை பாதித்திருக்கின்றது.

உள்நாட்டுப் போர்க்காலத்தில் பெட்ரோலியம் தொழில் வளர்ச்சியடைந்தது. பெட்ரோலியத்தை விளக்குகள் எரிப்பதற்கும், மசகெண்ணெயாகவும் பயன்படுத்தலாம். முதல் பெட்ரோலியக் கிணற்றைத் தோண்டியதிலிருந்து ஆறாண்டுகளுக்குள் அத் தொழில் நன்கு வளர்ச்சியடைந்தது. அமெரிக்காவிலிருந்து ஏற்றுமதியான பண்டங்களுள் பெட்ரோலியம் ஆறாவது இடத்தைப் பெற்றிருந்தது. ஆனால், டீசல் எந்திரமும் உள்ளெரி எந்திரமும் (internal-combustion engine) கண்டுபிடிக்கப்பட்டபின், ஏராளமான பெட்ரோலியம் தேவைப்பட்டது. அத் தொழில் கணிசமான அளவு பெருகிற்று.

1895-ல் 100 மிலியன் பீப்பாய் பெட்ரோலியம் எண்ணெய் உற்பத்தி செய்யப்பட்டது. மோட்டார் வண்டிகள் கண்டு பிடிக்கப்பட்டபின், 1917-ல் 500 மிலியன் பீப்பாய்களும், 1923-ல் ஒரு பிலியன் பீப்பாய்களும் எண்ணெய் உற்பத்தி செய்யப்பட்டன. 1923-ல் உலகில் உற்பத்தியான எண்ணெயில் மூன்றில் இரண்டு பங்கை அமெரிக்காவிலேயே உற்பத்தி செய்தனர். உற்பத்தி நிலையங்கள் தென்மேற்கில் உள்ள டெக்சாஸ், காலிஃபோர்னியா, ஒக்லஹோமா முதலிய இடங்களுக்குச் சென்றுவிட்டன. இரண்டாவது உலகப் போர் தொடங்கும்வரை அடிக்கடி தேவைக்கு மீறிய அளவு பெட்ரோலியம் எண்ணெயை உற்பத்தி செய்தனர். ஆகையால், இத் தொழிலின் வரலாற்றில் அடிக்கடி குழப்பம் ஏற்பட்டது. எண்ணெயைச் சுத்தம் செய்யும் தொழிலில் சர்வாதீனம் (monopoly) இருந்தது. அரசினர் இத் தொழிலைக் கட்டுப்பாடு செய்யவேண்டியிருந்தது. 1941-லிருந்து போக்குவரத்துக்கு வேண்டிய எண்ணெயை உற்பத்தி செய்ய முடியவில்லை. தேவை அளவுக்கு மீறி மிகுதியடைந்துவிட்டது. எனவே, வெனிசூலா, கிழக்கு நாடுகள், தூரக்கிழக்கு நாடுகள் முதலிய இடங்களிலிருந்து அமெரிக்கா எண்ணெயை இறக்குமதி செய்ய வேண்டியதாயிற்று. இரண்டாவது உலகப் போர்க் காலத்தில் அமெரிக்கா செயற்கை ரப்பரை உற்பத்தி செய்தது. இவ் வுற்பத்திக்கும் பெட்ரோலியம் தேவைப்பட்டது.

மேலும் படிக்கவேண்டிய நூல்கள்

கிளார்க், வி. எஸ். (Clark, V. S.), 'History of Manufactures in the United States', Vol. II, Chaps., 1, 6, 13, 14; Vol. III, Chaps. 1, 22.

பாக்னர், எச். யு. (Faulkner, H. U.), 'Decline of Laissez Faire', Chaps. 6, 7.

Twelfth Census of the United States, Vol. VII, Chap. 2.

இஸி, ஜான் (Ise, John), 'United States Oil Policy', Chaps. 2–5, 12–18.

உல்ஃப், எச். அண்டு ஆர். (Wolfe, H. and R.), 'Rubber : A Story of Glory and Greed', pp. 421–506.

கிளெமென், ஆர். ஏ. (Clemen, R. A.), 'The American Livestock and Meat Industry', Chaps. 8–21.

கென்னடி, இ. டி. (Kennedy, E. D.), 'The Automobile Industry', Chaps. 1–6.

ஃபுளுகெல், எஃப்., ஃபாக்னர், எச். யு. (Flugel, F., and Faulkner, H. U.), 'Readings in the Economic and Social History of the United States', Chap. 13.

21. தொழில் நிறுவனங்களை இணைத்தல்

தலையிடாக் கொள்கையின் உச்சநிலை

உள்நாட்டுப் போரைத் தொடர்ந்து 50 ஆண்டுகளில் அரசினர் பின்பற்றிய தலையிடாக் கொள்கை உச்சநிலையை அடைந்தது. ஆனால், அதே காலத்தில் அக் கொள்கைக்கு ஓர் எதிர்ப்பும் கிளம்பியது. போர்க்காலத்தில் தொழிற் புரட்சி வளர்ச்சியடைந்தது. அமெரிக்கத் தொழிலின் பல்வேறு பகுதிகள் போர்க்காலத்தில் முன்னேற்றமடைந்தன. தொழில் துறையிலும் விவசாயத் துறையிலும் மக்களுக்கு வரையற்ற சுதந்திரம் இருந்தது; வரையற்ற போட்டியும் நிலவியது. ஆடம் ஸ்மித் (Adam Smith) என்ற பொருளியலார் விளக்கிய தலையிடாக் கொள்கையே மிகவும் சிறந்த கொள்கையாகும். அதையே நாடு எப்பொழுதும் பின்பற்றவேண்டும் என்று பலர் கருதினார்கள். அரசியலமைப்பின் 14ஆம் திருத்தம் மக்களுடைய சுதந்திரத்தைக் காப்பாற்றியது.[1] நீக்ரோ இனத்தவருக்குப் பாதுகாப்பு அளிப்பதற்காகவே 14ஆம் திருத்தம் இயற்றப்பட்டது. ஆனால், தொழில் நிறுவனங்கள் 14ஆம் திருத்தத்தை எதிர்த்துப் போராடின. ஆகையால், நீதிமன்றம் மேற்கூறிய நிறுவனங்களுக்குச் சாதகமான முறையில் 14ஆம் திருத்தத்திற்கு விளக்கம் கொடுத்தது. மாநில அரசாங்கம் நிறுவனங்களுடைய தொழிலைக் கட்டுப்பாடு செய்ய முடியவில்லை. உற்பத்தியாளர்களுக்கும் முதலாளிகளுக்கும் தொழில் துறையில் சுதந்திரம் வேண்டும். அவர்களுடைய சுதந்திரத்தைக் குறைத்தல் சரியான கொள்கையன்று என்று அவர்கள் கருதினார்கள். நாட்டின் தேவைக்குப் போதிய

[1]அரசியலமைப்பின் 14ஆம் திருத்தப்படி, ஒரு மாநிலமும் மக்களுடைய சுதந்திரத்தையும் உரிமையையும் குறைக்கவோ அல்லது அழிக்கவோ முடியாது. அரசாங்கம் சட்ட விரோதமான முறையில் ஒருவர் உயிரையோ, சொத்தையோ, அல்லது சுதந்திரத்தையோ பறிக்கமுடியாது. மனிதனுக்குச் சட்டம் அளிக்கும் சுதந்திரத்தை அரசினர் அழிக்க முடியாது.

இயற்கை வளங்களும் உற்பத்திச் சாதனங்களும் இருந்தன. அவைகளை நன்கு பயன்படுத்துவதற்கு ஏராளமான முதல் வேண்டும். எனவே, முதலாளிகளுக்கு உற்பத்தித்துறையில் சுதந்திரம் வேண்டும். முதலாளிகள் மத்திய அரசாங்க அதிகாரத்தைக் கைப்பற்றியதால், 1860-க்குப்பின் அவர்கள் தலையிடாக் கொள்கையைப் பின்பற்றினர். எல்லைப்புறத்தில் வாழ்ந்த மக்களும் சுதந்திரத்தையே வேண்டினர். எனவே, தலையிடாக் கொள்கையும் தடையற்ற போட்டியும் நாட்டில் நிலவின.

அக் காலத்தில் ரெயில்வே நிறுவனங்களுக்கு அரசியலார் ஏராளமான நிலங்களையும் சாசனங்களையும் கொடுத்தனர். எண்ணெய் உற்பத்தி செய்யும் நிறுவனங்களும், மர வேலை செய்வோரும், உலோக உற்பத்தியாளர்களும் நேர்மையற்ற முறையில் அரசாங்கத்திடமிருந்து நிலங்களைப் பெற்றனர். நாட்டில் ஏராளமான நிலங்கள் இருந்தபோதிலும், நேர்மையற்ற முறையில் தொழில் நடத்தியவர்களும் வலிமை பெற்றவர்களுமே அரசினரிடமிருந்து அதிகமான நிலங்களைப் பெற முடிந்தது. மார்க்கெட்டுகளைக் கைப்பற்றிப் பொருள்களை விற்பனை செய்வதிலும் இதே நிலைமை நிலவியது. நாட்டில் தொழில் வளர்ச்சியடைவதற்குமுன் மக்கள் பயன்படுத்திய பொறிசெய் பொருள்களை அமெரிக்கா வெளிநாடுகளிலிருந்து இறக்குமதி செய்தது. ஆனால், 1860-ல் அப் பொருள்களில் 89 சதவீதத்தையும், 1900-ல் 97 சதவீதத்தையும் மக்கள் உள்நாட்டு உற்பத்தியாளர்களிடமே வாங்கினார்கள். முதலாளிகள் உற்பத்திச் சாதனங்களைப் பெறுவதற்கும் மார்க்கெட்டுகளைக் கைப்பற்றுவதற்கும் பல நேர்மையற்ற முறைகளைக் கையாண்டனர். அவர்கள் சட்டசபை அங்கத்தினர்களுக்கு இலஞ்சம் கொடுத்தனர்; மக்களை ஏமாற்றினர்; மேலும், சட்ட விரோதமான பல முறைகளைப் பின்பற்றினர்; பல வன்செயல்களிலும் ஈடுபட்டனர்.[2] 'அமெரிக்கா ஏராளமான செல்வத்தைக்கொண்ட ஒரு நாடு. ஆனால், அங்குப் பலர் கொள்ளையடிக்கும் முறையில் தொழில் நடத்துகின்றனர். மத்திய அரசும் தனிப்பட்ட சங்கங்களும் செம்மையான கொள்கையைப் பின்பற்றவில்லை' என்று 1910-ல் ஓர் ஆங்கிலேயப் பத்திரிகையாளர் குறிப்பிட்டார்.

[2] எம். என். ஆர்ஃபீல்டு (M. N. Orfield) என்பவர் 'Federal Land Grants to the States with Special Reference to Minnesota,' Bulletin of the University of Minnesota (1915) என்ற பத்திரிகையில் எப்படித் தனிப்பட்டவர்கள் ஒரு மாநிலத்தில் பொது நிலங்கள், சுரங்கங்கள், காடுகள் முதலியவற்றைக் கைப்பற்றினார்கள் என்பதை விளக்கியுள்ளார்.

'ஒவ்வொருவனும் தன்னிடமிருக்கும் மூலதனத்தை மிகச் சிறந்த முறையில் முதலீடு செய்ய எப்பொழுதும் முயற்சி செய்துகொண்டிருக்கிறான். மனிதன் தனது நலன்களையே பெருக்கிக்கொள்ள முயற்சி செய்கிறான். நாட்டின் நலனை அவன் கருதுவதில்லை. ஆனால், அவன் சுயநலத்துடன் நடந்து கொண்டபோதிலும், மறைமுகமாகச் சமுதாயத்தின் நலன்களை ஏற்படுத்துகிறான்' என்று 1776-ல் ஆடம் ஸ்மித் (Adam Smith) குறிப்பிட்டார்.[3] ஆடம் ஸ்மித் தொழிற் புரட்சியின் தொடக்க காலத்தில் தலையிடாக் கொள்கையின் சிறப்பை விளக்கினார். ஆனால், உள்நாட்டுப் போருக்குப் பிறகு தலையிடாக் கொள்கை, ஸ்மித் குறிப்பிட்ட நலன்களை ஏற்படுத்தவில்லை. தடையற்ற போட்டி சில நிறுவனங்களின் அழிவுக்குக் காரணமாக இருந்தது. மேலும், பல நிறுவனங்கள் ஒன்றோடொன்று இணைந்ததால் போட்டியும் மறைய ஆரம்பித்தது. நிறுவனங்கள் இணைந்ததால் பொருள்களைப் பயன்படுத்தும் மக்களும், கச்சாப் பொருள்களை உற்பத்தி செய்வோரும், தொழிலாளர்களும் பாதிக்கப்பட்டனர். தடையற்ற போட்டியினால் விளைந்த தீமைகள் அப் போட்டியையே அழித்தன. உற்பத்தியாளர்கள் உற்பத்திச் சாதனங்களை அழித்தனர். பொதுமக்கள் அவர்களுடைய போக்கையும், கடுமையான போட்டியையும், அதனால் விளைந்த தீமைகளையும் எதிர்த்துக் கிளர்ச்சி செய்தனர். எனவே, போட்டி மறைய ஆரம்பித்தது. பல நிறுவனங்களை முதலாளிகள் இணைத்தனர். அரசினரும் தலையிடாக் கொள்கையைக் கைவிட்டுப் பல சட்டங்களை இயற்றினர்.

இணைப்பு முறையின் வளர்ச்சி

உள்நாட்டுப் போருக்குமுன் சிறிய உற்பத்தி நிறுவனங்களுக்குச் சிறந்த வாய்ப்புகள் இருந்தன. பல நிறுவனங்கள் தனிப்பட்டவர்கள்வசம் இருந்தன. சில நிறுவனங்களுடைய பங்குகளைச் சில குடும்பத்தினர் வைத்திருந்தனர். 1870-லிருந்து முதலாளிகள் உற்பத்தி நிறுவனங்களை இணைக்க ஆரம்பித்தனர். சிறிய நிறுவனங்கள் இணைந்து பெரிய நிறுவனங்கள் தோன்றியதற்குத் தொழிற் புரட்சியே காரணமாகும் என்று பல பொருளியலார் கருதினர். தொழிற் புரட்சி முன்னேற்ற மடையும்பொழுது மற்ற நாடுகளில் சாதாரணமாக இணைப்பு

[3] ஆடம் ஸ்மித் (Adam Smith) 'Wealth of Nations,' Book IV, Chap. 2, fourth paragraph.

முறை வளர்ச்சியடைந்தாலும் அல்லது அடையாவிட்டாலும், நாட்டில் உற்பத்தியாளர்கள் தம் நிறுவனங்களை இணைத்தனர். 1899-ல் தொழிற் குழுவினரிடம் (Industrial Commission) பல முதலாளிகள், 'போட்டி கடுமையாக இருந்ததால் நிறுவனங்கள் பெற்ற இலாபம் எப்படிக் குறைந்தது' என்பதை விளக்கினார்கள்[4]. சில நிறுவனங்கள் பெற்ற இலாபம் முற்றிலும் மறைந்ததால், அவை போட்டியைத் தவிர்க்க வேண்டுமென்ற நோக்கத்துடன் இணைந்தன. நிறுவனங்களை மூடாமல் மற்ற நிறுவனங்களுடன் இணைத்தனர். ரெயில்வே நிறுவனங்கள் கட்டணங்களைக் குறைப்பதில் கடுமையாகப் போட்டியிட்டன. சில நிறுவனங்கள் அடக்கச் செலவைவிடத் தம் கட்டணங்களைக் குறைத்தன. சர்க்கரையைச் சுத்தம் செய்யும் தொழிலிலும் கடுமையான போட்டி இருந்தது. ஆகையால், இணைப்புமுறையைத் தொடங்குவதற்கு முன், 48 சுத்தம் செய்யும் நிறுவனங்களில் 18 திவாலாயின.

நிறுவனங்கள் போட்டிபோட்டுக்கொண்டு தம் பண்டங்களின் விலையைக் குறைத்ததாலும், பண்டங்களை மிகுதியாக விற்பனை செய்வதற்காக மிகுதியான தொகையைச் செலவு செய்ததாலும் ஏராளமான பணத்தை இழந்தன. சிறிய நிறுவனங்கள் பக்கவிளைவுகளைச் சிறந்த முறையில் பயன்படுத்த முடியாது; நிருவாக முறையைச் சிக்கனமாகவும் செம்மையாகவும் வைத்துக்கொள்ள முடியாது; தொழிலாளர்களுடன் வெற்றிகரமாகப் பேரம் செய்யவும் முடியாது. பெரிய நிறுவனங்களே பாங்குகளிடமும் போக்குவரத்துக் கம்பெனிகளிடமும் சிறந்த வசதிகளைப் பெறமுடியும். அவசியமற்ற செலவுகளை நீக்கினால் மிகுதியான இலாபம் பெறலாம் என்று உற்பத்தியாளர்கள் கருதினர். ஸ்டாண்டர்ட் ஆயில் கம்பெனி மிகவும் அதிகமான அளவு வளர்ச்சியடைந்துவிட்டது. அது ஒரு பெரிய சர்வாதீனமாகவே வளர்ச்சியடைந்துவிட்டது. பல அடிப்படை உற்பத்தி உரிமைகள் சில உற்பத்தியாளர்கள் வசம் இருந்ததால், அவர்கள் இணைப்பு முறையைப் பின்பற்றுவது எளிதாக இருந்தது. மேலும், நிறுவனங்களை இணைத்ததால் அவர்கள் மிகுதியான இலாபத்தைப் பெற்றனர்.

உற்பத்தியாளர்கள் இணைப்பு முறையைப் பின்பற்றுவதற்கு மேற்கூறியவை உடனடியான காரணங்களாக இருந்தன. தொழிற் புரட்சியின் சில விளைவுகளும் இணைப்பு முறையின்

[4] 'Preliminary Report of the Industrial Commission', p. 9.

வளர்ச்சிக்குக் காரணங்களாக இருந்தன. இணைப்பு முறையின் வளர்ச்சியும் தொழில் நிறுவனங்களின் முன்னேற்றமும் நெருங்கிய தொடர்பு கொண்டிருந்தன. பலர் புதிய இயந்திரங்களைக் கண்டுபிடித்ததால், தொழிற்சாலைகள் பெருவாரியான அளவில் உற்பத்தி செய்தன. பல முதலாளிகள் ஏராளமான பணத்தைச் செலவு செய்து இயந்திரங்களை வாங்கினார்கள். அவர்கள் கடுமையான போட்டியை விரும்பவில்லை. நாட்டின் தொழில் பெருகியதால் உற்பத்தி நிறுவனங்களும் பெருகின. ரெயில்வே நிறுவனங்களைப்போல் மற்றத் தொழில் நிறுவனங்களும் இணைப்பு முறையைக் கையாண்டன. நாளடைவில் டைப் அடிக்கும் எந்திரம் (type-writer), எண்களைக் கூட்டும் எந்திரம் முதலியவைகளைக் கண்டுபிடித்ததால், இணைப்பு முறை நன்கு வளர்ந்தது. பெரிய உற்பத்தி நிறுவனங்களை அமைப்பதற்கு மேலே குறிப்பிட்ட எந்திரங்கள் உதவியளித்தன. கூட்டுப் பங்கு முறையில் நிறுவனங்களை ஆரம்பித்ததால் அவைகளைப் பெரிய நிறுவனங்களாக அமைக்க முடிந்தது. 19ஆம் நூற்றாண்டில் உற்பத்தி நிறுவனங்கள் மிகப் பெரிய நிறுவனங்களாக அமைந்தன. தொழிலாளர்களுடைய சங்கங்களும் ஒருமுகப்படுத்தப்பட்டன. ஜெர்மனியிலும் இத்தாலியிலும் இருந்த பல பகுதிகள் ஒரே ஆட்சியின் கீழ் வந்தன.

19ஆம் நூற்றாண்டின் இறுதிப் பகுதியில் தலையிடாக் கொள்கையையே அமெரிக்க அரசு பின்பற்றியிருக்கும். ஆனால், அதற்கு ஒரு தடை இருந்தது. 1861ஆம் ஆண்டிலிருந்து 1934 வரை அரசினர் மிகவும் உயர்ந்த சுங்க வரிகளை விதித்தனர். எனவே, அரசினர் தலையிடாக் கொள்கையை முற்றிலும் பின்பற்றவில்லை. ஆகையால், சிறிய நிறுவனங்கள் இணைந்து பெரிய நிறுவனங்கள் தோன்றின. 'சுங்க வரிகளே டிரஸ்ட் நிறுவனங்களின் தாய்' என்று ஹென்றி ஓ. ஹாவ்மெயர் (Henry O. Havemeyer) குறிப்பிட்டார். ஹாவ்மெயர் சர்க்கரைத் தொழில் டிரஸ்ட்டின் தலைவராகப் பணியாற்றினார். பல உற்பத்தியாளர்கள் அவரது கருத்தை ஏற்றுக்கொண்டனர். அரசினர் சுங்கவரிகளை விதித்ததால், ஸ்டாண்டர்ட் ஆயில் டிரஸ்டும் (Standard Oil Trust) அமெரிக்கப் புகையிலை டிரஸ்டும் (American Tobacco Trust) வளர்ச்சியடையவில்லை. ஆனால், சர்க்கரைத் தொழிலின் டிரஸ்ட் வளர்ச்சியடைந்தது. ஆனால், சுங்கவரிகள் விதிக்கப்பட்டதால், உற்பத்தி நிறுவனங்கள் சர்வாதீனங்களைப்போல் (Monopolies) மிகுதியான இலாபத்தைப் பெற்றன.

'1850-லிருந்து நாட்டின் முக்கியமான தொழில்கள் அடைந்த இலாபம்பற்றிய புள்ளிவிவரங்களை உற்று நோக்கினால், உற்பத்தி நிறுவனங்கள் எப்படி இணைப்பு முறையை வியக்கத்தக்க அளவில் சென்ற இரண்டு தலைமுறைகளில் பின்பற்றின என்பதை நாம் காணலாம். 13 முக்கியமான தொழில்களில் 1850-லிருந்து 1910-க்குள் 60 ஆண்டுகளில் உற்பத்தி நிலையங்களுடைய மூலதனம் முன்பைவிட 39 மடங்கு பெருகிற்று. முன்பைவிட ஏழு மடங்கு அதிகமான தொழிலாளர்கள் பணியாற்றினர். உற்பத்தியான பொருள்களின் மதிப்பு 19 மடங்கு மிகுதியடைந்தது' என்று ஜெங்க்ஸ் (Jenks), கிளார்க் (Clark) என்ற இருவர் குறிப்பிட்டனர்[5]. இணைப்பு முறையை எப்படி நாடெங்கும் உற்பத்தியாளர்கள் பின்பற்றினர் என்பதைப் பின்னேவரும் அட்டவணை விளக்கும். உற்பத்திபற்றிய அறிக்கையில் 1923-க்குப் பிறகு 5,000 டாலர்களுக்குக் குறைவான மதிப்பைக்கொண்ட பண்டங்களை உற்பத்தி செய்யும் நிறுவனங்களைச் சேர்க்கவில்லை. 1914ஆம் ஆண்டிலிருந்து 1929-க்குள் 5,000 டாலர்களிலிருந்து 20,000 டாலர்கள்வரை மதிப்புள்ள பண்டங்களை உற்பத்தி செய்யும் நிறுவனங்களுடைய எண்ணிக்கை 48.9 சதவீதத்திலிருந்து 32.9 சதவீதத்துக்குக் குறைந்துவிட்டது. இந்த நிறுவனங்களில் முன்பு மொத்தத் தொழிலாளர்களில் 6 சதவீதத்தினர் பணியாற்றினர். ஆனால், இப்பொழுது 2.3 சதவீதமே தொழிலாளர்கள் வேலை செய்தனர். இவை செய்த உற்பத்தியின் மதிப்பு 3.7 சதவீதத்திலிருந்து 1.1 சதவீதமாகக் குறைந்து விட்டது. ஒரு மிலியன் டாலருக்கு மேலான மதிப்புள்ள பொருள்களை உற்பத்தி செய்யும் நிறுவனங்கள்பற்றிய புள்ளி விவரங்களைச் சிறிய நிறுவனங்களுடன் ஒப்பிட்டுப் பார்க்க வேண்டும். 1929-ல் மொத்த நிறுவனங்களில் 5.6 சதவீதம் ஒரு மிலியன் டாலர் மதிப்புள்ள பண்டங்களை உற்பத்தி செய்தது. 58.3 சதவீதம் தொழிலாளர்கள் இந்த நிறுவனங்களில் பணியாற்றினர். மொத்த உற்பத்தியில் இவை 69.2 சதவீதத்தை உற்பத்தி செய்தன.

கூட்டுப் பங்கு நிறுவனங்களின் நலன்களும் குறைகளும்

தொழில் நிறுவனங்கள் பெருகியதால், அவைகளிடையே நிலவிய போட்டியும் கடுமையாயிற்று. நிறுவனங்களுடைய தொழில் பெருகியதால், அவைகளைத் தனிப்பட்டவர்கள்

[5]ஜெரிமய்யா டபிள்யு. ஜெங்க்சும் வால்ட்டர் இ. கிளார்க்கும் (Jeremiah W. Jenks and Walter E. Clark), 'The Trust Problem' (7th ed., 1917) p. 17.

ஏற்படுத்த முடியவில்லை. கூட்டுமுறையிலும் (partnership) தொழிலை நடத்த முடியவில்லை. நிறுவனங்களை ஏற்படுத்துவதற்கு ஏராளமான பணம் வேண்டியிருந்தது. நிறுவனங்களுடைய பங்குகள் அனைத்தையும் ஒருவரே வாங்க முடியவில்லை. மேலும், தொழிலுற்பத்தியில் ஏற்படும் ஆபத்துகள் அனைத்தையும் ஒருவரே ஏற்கமுடியாது. ஆகையால், உள்நாட்டுப் போருக்குப் பிறகு, கூட்டுப் பங்கு நிறுவனங்களை ஆரம்பித்தனர். உள்நாட்டுப் போருக்குமுன் பாங்குகள் (banks), சுங்கச்சாலைகள் (turnpikes), ரெயில்வே நிறுவனங்கள், பொதுநலத் திட்டங்கள் முதலியவைகளைக் கூட்டுப் பங்கு முறையில் ஆரம்பித்தனர். ஆகையால், தொழிலுற்பத்தியில் ஏற்படும் ஆபத்தைப் பலர் சமாளித்தனர். ஆனால், கூட்டுப்பங்கு முறையைப் பலர் ஜனநாயகத்துக்கு விரோதமான முறை என்றும், சர்வாதீன முறை என்றும் கருதினர். நியூயார்க்கில் 1846-ல் அரசியலமைப்பு மாறியது. அந்த ஆண்டுவரை அந்த மாநிலம் கூட்டுப் பங்கு முறையை அனுமதிக்கவில்லை.

'கூட்டுப்பங்கு நிறுவனங்கள், அங்கத்தினர் நலனைப் பெருக்குவதற்காக அவர்களால் நிறுவப்பட்டவை. இவை கட்டாயமான ஒற்றுமையை அடிப்படையாகக்கொண்டு இயங்கும். அரசாங்கம் மக்களுடைய நலனைக் கருதிக் கூட்டுப் பங்கு நிறுவனங்களை ஆதரிக்கின்றது' என்று ஒருவர் கூட்டுப் பங்கு நிறுவனங்களை விளக்கியுள்ளார்.[6] கூட்டுப் பங்கு நிறுவனங்கள் சட்டபூர்வமாக அமைக்கப்பெற்றவை. அவை சட்டப்படி சில பணிகளைச் செய்யலாம். நிறுவனத்தை ஒரு தனிப்பட்ட மனிதனைக் கருதமுடியாது. ஆனால், அது தனிப்பட்ட மனிதனைப்போலவே தொழில் நடத்தலாம். அது மற்றவர்களை எதிர்த்து நீதிமன்றத்தில் வழக்குத் தொடரலாம். மற்றவர்களும் அதை எதிர்த்து வழக்குத் தொடரலாம்; கூட்டுப் பங்கு முறை பல நன்மைகளைக் கொடுப்பதால், அதை நாடெங்கும் உற்பத்தியாளர்கள் பின்பற்றுகிறார்கள். (1) ஏராளமான மூலதனத்தை எளிதில் திரட்டுவதற்கு அந்த முறை இடங்கொடுக்கின்றது. அவைகளுடைய சாசனப்படி

[6] எல். எஃப். ஹானி (L.F. Haney) 'Business Organisation and Combination', p. 82. தலைமை நீதிபதி மார்ஷல் (Marshall) என்பவர் டார்மௌத் கல்லூரி வழக்கில் தீர்ப்புக் கூறும்பொழுது மேலே கொடுக்கப்பெற்றுள்ள விளக்கத்தைவிடச் சிறந்த விளக்கத்தைக் கொடுத்தார். 'கூட்டுப் பங்கு நிறுவனத்தைச் செயற்கை முறையில் அமைக்கின்றனர். அதை நாம் கண்கூடாகக் காணமுடியாது. சட்டபூர்வமான அந்த நிறுவனங்கள் தொடக்க காலத்துச் சாசனம் கொடுத்த சொத்துகளையே கொண்டிருக்கலாம். தனித்தியங்கும் அதிகாரத்தையும் என்றும் அழியாத அமைப்பையும் அவை பெற்றிருக்கும். பலர் தலைமுறை தலைமுறையாக நிறுவனத்தின் சுவான்தாரர்களாக இருப்பார்கள்'.

பொறிசெய் பொருள்கள் : உற்பத்தியின் மதிப்பை அடிப்படையாகக்கொண்டு பிரிக்கப்பட்டுள்ளன, 1914—1929

உற்பத்தி நிறுவனங்கள் (உற்பத்தியின் மதிப்புப்படி அமைக்கப்பெற்றவை)	நிறுவனங்கள்		தொழிலாளர்கள்		உற்பத்தியின் மதிப்பு	
	எண்ணிக்கை	பரவலாக அமைந்துள்ள நிறுவனங்களின் சதவீதம்	சராசரி எண்ணிக்கை	பரவலாகத் தொழிலில் அமர்ந்திருக்கும் தொழிலாளர்களின் சதவீதம்	தொகை	பல தொழில்கள் செய்து உற்பத்தியின் மதிப்புக்குச் சதவீதம்
5,000 டாலர்களுக்கு மேற்பட்டவை [a]						
1929	210,959	100.0	8,838,743	100.0	$ 70,434,863,443	100.0
1925	187,390	100.0	8,384,261	100.0	62,713,713,730	100.0
1921	196,267	100.0	6,946,570	99.4[a]	43,653,282,833	99.7[a]
1919	214,383	100.0	9,000,059	99.5[a]	62,041,795,316	99.8[a]
1914	177,110	100.0	6,896,190	98.2[a]	23,987,860,617	99.1[a]
$ 5,000—$ 20,000						
1929	69,423	32.0	202,958	2.3	771,417,436	1.1
1925	55,876	29.8	156,373	1.9	628,373,403	1.0
1921	71,075	36.2	224,852	3.2	782,977,433	1.8
1919	79,699	37.2	227,977	2.5	866,086,290	1.4
1914	86,587	48.9	423,829	6.0	893,459,166	3.7

$ 20,000—100,000						
1929	75,225	35.7	693,155	7.8	3,587,697,276	5.1
1925	68,951	36.8	660,309	7.9	3,272,196,872	5.0
1921	72,251	36.8	746,024	10.0	3,330,350,409	7.6
1919	75,627	35.3	773,701	8.6	3,487,756,280	5.6
1914	56,557	31.9	995,743	14.2	2,540,949,405	10.5
$ 100,000—500,000						
1929	44,153	20.9	1,672,983	18.9	10,023,771,653	14.2
1925	42,209	22.5	1,675,911	20.0	9,576,090,022	15.3
1921	38,027	19.4	1,629,573	23.0	8,405,758,540	19.2
1919	39,477	18.4	1,712,854	18.9	8,929,364,110	14.4
1914[b]	30,147	17.0	3,000,612	42.7	8,759,391,117	36.2
$ 500,000—1,000,000						
1929	10,395	4.9	1,121,547	12.7	7,294,860,945	10.4
1925	9,771	5.2	1,131,439	13.5	6,870,112,293	11.0
1921	7,581	3.9	966,559	13.8	5,296,720,583	12.1
1919	9,197	4.2	1,112,815	12.3	6,457,485,019	10.4
1914[b]	...	...	...	...	...	...
$ 1,000,000-க்கு மேற்பட்டவை						
1929	11,763	5.6	5,148,100	58.3	48,757,116,133	69.2
1925	10,583	5.7	4,760,229	56.7	42,366,941,140	67.5
1921	7,333	3.7	3,379,562	48.4	25,837,475,868	59.0
1919	10,413	4.9	5,172,712	57.2	42,301,103,617	68.0
1914	3,819	2.2	2,476,006	35.3	11,794,060,929	48.7

a Small percentage for establishments doing a business less than $ 5,000 omitted.

b Figures included data for two groups $ 100,000 to $ 1,000,000. 'Statistical Abstract,' 1933, p. 693.

(charter) அவை பங்குகளை வெளியிடலாம். பலர் சிறிய தொகைகளைச் செலுத்திப் பங்குகளைப் பெறலாம். பங்கு விற்பனைமூலம் திரட்டிய தொகையைக்கொண்டு உற்பத்தியாளர்கள் பெரிய நிறுவனங்களை ஆரம்பிக்கலாம். அமெரிக்கன் தொலைபேசி, தந்திக் கம்பெனியின் (The American Telephone and Telegraph Company) பங்குகளை 1958-ல் 1,600,000 பேர்கள் கொண்டிருந்தனர். ஜெனரல் மோட்டார் கம்பெனி 600,000 பங்குகளையும், நியூஜெர்சியில் உள்ள ஸ்டாண்டர்ட் ஆயில் கம்பெனி 500,000 பங்குகளையும் மக்களிடம் விற்பனை செய்தன. கூட்டுப்பங்கு நிறுவனங்கள் கடன் வாங்கலாம்; பத்திரங்களையும் வெளியிடலாம். அதாவது, தேவைக்கேற்றபடி கடன் வாங்க முடியும். (2) மேலும் நிருவாகத்திறமை உள்ளவர்கள் பங்குகளை வாங்காமல் அவைகளை நிருவாகம் செய்யமட்டும் முன்வரலாம். (3) நிறுவனங்கள் திவாலாகிவிட்டால், பங்குதாரர்கள் தம் பங்குகளை மட்டுமே இழப்பார்கள். தொழிலுற்பத்தியில் அவர்கள் மேற்கொள்ளும் ஆபத்து ஓர் எல்லைக்குட்பட்டிருக்கும். (4) பங்குதாரர்கள் தம் விருப்பம்போல் பங்குகளை மற்றவர்களுக்கு விற்பனை செய்யலாம். (5) பங்குதாரர்கள் இறந்துவிட்டாலோ அல்லது நிறுவனத்துடன் தாம் கொண்ட தொடர்பை நீக்கிவிட்டாலோ, அதனால் நிறுவனம் பாதிக்கப் படாது.

கூட்டுப் பங்கு நிறுவனங்கள் சில குறைபாடுகளையும் கொண்டுள்ளன. பங்குதாரர்கள் சாதாரணமாக நாட்டின் பல்வேறு பகுதிகளில் இருக்கின்றனர். அவர்கள் எண்ணிக்கையில் அதிகமாகவும் இருக்கின்றனர். ஆகையால், அவர்கள் தம் சார்பில் பணியாற்றும் பிரதிநிதிகளைச் சரியான முறையில் கண்காணிக்க முடியவில்லை; நிருவாகக் குழுவினரையும் சரியான முறையில் கண்காணிக்க முடியவில்லை. இயக்குநர்களும் நிருவாகக் குழுவினரும் பொறுப்பற்ற முறையில் நடந்துகொள்வதால், நிறுவனம் ஏராளமான தொகையை இழக்கலாம். ஆனால், இயக்குநர்களை எதிர்த்து நீதிமன்றத்தில் எவரும் வழக்குத் தொடர முடியாது. ஏனெனில், அவர்கள் சட்டப்படி நிறுவனங்களின் சுவான்தாரர்கள் அல்ல; அவர்களுடைய பதிலாளிகளாகவே கருதப்படுவார்கள். ஆகையால், இயக்குநர்களும் நிருவாகக் குழுவினரும் சுயநல நோக்கங்களுடன் பணியாற்றினர். அவர்கள் தங்களுக்கு வேண்டியவர்களுக்கு உயர்ந்த பதவிகளைக் கொடுத்தனர். தேவைக்கு மீறிய மூலதனத்தைத் திரட்டினர். அவ்வப்போது இலாப ஈவை பெறும்வரை பங்குதாரர்கள் நிருவாகிகளைக் குறைகூறுவதில்லை.

நிருவாகிகள் பல்வேறு பங்குகளையும் பத்திரங்களையும் வெளியிடுவதால் முதலீடு செய்வோர் குழப்பம் அடைகின்றனர். அனுபவம் உள்ளவர்களே பங்குகளின் மதிப்பைக் கணக்கிட முடியும். மேலும், பல நிறுவனங்கள் சர்வாதீனங்களாக வளர்ந்தன. மேலும், பிணைந்த நிருவாக முறையும் (Interlocking Directorate) பங்குதாரர்கள் முறையும் வளர்ச்சியடைந்தன. கூட்டுப் பங்கு முறை எவ்வளவு குறைபாடுகள் கொண்டிருந்த போதிலும், அது இன்று கணிசமான அளவு வளர்ச்சியடைந்து விட்டது. 1919-ல் நாட்டில் இருந்த உற்பத்தி நிறுவனங்களில் 31.5 சதவீதம் கூட்டுப் பங்குக் கம்பெனிகளாக இருந்தன. 8.6 சதவீதம் தொழிலாளர்கள் அந்த நிறுவனங்களில் பணியாற்றினர். மொத்தப் பண்டங்களில் அவை 87.7 சதவீதத்தை உற்பத்தி செய்தன.[7] அண்மைக் காலத்தில் அவைகளுடைய முக்கியத்துவம் மிகுதியடைந்திருக்கின்றது.

இணைப்புமுறையின் வளர்ச்சி

பல நிறுவனங்கள் இயற்கையாக வளர்ச்சியடைந்தன. பல நிறுவனங்கள் மற்ற நிறுவனங்களைத் தம்முடன் இணைத்து உற்பத்தியைப் பெருக்கின. 1830ஆம் ஆண்டுக்குப் பிறகு மேல் விர்ஜினியாவில் உள்ள உப்பு உற்பத்தியாளர்கள் உற்பத்தியைக் குறைத்து விலையை உயர்த்த முயற்சி செய்தனர். மற்ற உற்பத்தியாளர்களும் இதே முறையைக் கையாண்டனர். ஆனால், 1873ஆம் ஆண்டுக்குப் பிறகே இணைப்பு முறை இயக்கம் ஒரு வலிமை பெற்றது. காலப்போக்கில் உற்பத்தியாளர்கள் கீழ்க்கண்ட பல்வேறு உற்பத்தி முறைகளைப் பின்பற்றினர்: (1) பூல் ஒப்பந்தங்கள்; (2) டிரஸ்டுகள்; (3) ஓல்டிங் கம்பெனிகள்; (4) முழு வளர்ச்சி பெற்ற இணைப்புகள்; (5) ஒரே நோக்கங்கொண்ட சமுதாயச் சங்கத்தை (community of interest) நிறுவுதல்.

பூல் ஒப்பந்தங்கள் (Pools) : 1873ஆம் ஆண்டு ஏற்பட்ட பீதிக்குப் பிறகு உற்பத்தியாளர்கள் பூல் ஒப்பந்தங்களை ஏற்படுத்தினார்கள். இவ்வொப்பந்தத்தில் சேரும் உற்பத்தியாளர்கள் மொத்தம் உற்பத்தி செய்யவேண்டிய பொருள்களின் அளவை நிர்ணயம் செய்து, அதில் ஒவ்வொருவரும் ஒரு பகுதியை உற்பத்தி செய்யலாம் என்று ஏற்பாடு செய்கின்றனர். சில பகுதிகளில் ரெயில்வே நிறுவனங்களிடையே கடுமையான போட்டி நிலவியதால், அவை பூல்

[7] 'Abstract of the Census of Manufactures, 1919', Table 195, p. 340.

ஒப்பந்தங்களை ஏற்படுத்திக்கொண்டன. இவ்வொப்பந்தங்கள் 1887ஆம் ஆண்டு அமுலில் வந்த இராச்சியங்களின் வர்த்தக சட்டத்திற்கு முரணாக இருந்தன. ஆனால், தென்பகுதியில் பருத்தியை ஓரிடத்திலிருந்து மற்ற இடங்களுக்குச் செலுத்தும் தொழிலை, ரெயில்வே நிறுவனங்கள் பூல் ஒப்பந்தங்கள் செய்து கொண்டு பகிர்ந்துகொண்டன. கம்பெனிகள் வசூல் செய்யும் கட்டணங்கள்பற்றிய ஒப்பந்தங்களைச் செய்துகொண்டனர். இராச்சியங்களின் வர்த்தகக் குழு (Inter-State Commerce Commission) அனுமதி கொடுத்தால், ரெயில்வே நிறுவனங்கள் இப்பொழுது பூல் ஒப்பந்தங்களைச் செய்துகொள்ளலாம். போக்குவரத்துத் தொழில்மட்டுமல்லாமல் மற்றப் பொருள் உற்பத்தியையும் பூல் ஒப்பந்தங்கள்மூலம் பகிர்ந்துகொண்டனர். உதாரணமாக, பொடி (powder) உற்பத்தி செய்வோரும் தடையற்ற போட்டியை நீக்குவதற்காகப் பூல் ஒப்பந்தங்களைச் செய்துகொண்டனர். இவ்வொப்பந்தங்கள்மூலம் உற்பத்தியின் அளவையும் விலையையும் கட்டுப்பாடு செய்தனர். இன்றும் பொடி உற்பத்தி செய்வோர் ஒப்பந்தங்கள் செய்து கொண்டு தொழிலைப் பகிர்ந்துகொண்டிருக்கின்றனர். மற்றொரு வகைப் பூல் ஒப்பந்தம்மூலம் பொருள்களை விற்பனை செய்யும் மார்க்கெட்டுகளையும் பகுதிகளையும் உற்பத்தியாளர்கள் பகிர்ந்து கொள்கின்றனர். உதாரணமாக, 1902ஆம் ஆண்டு இங்கிலாந்தில் இம்பீரியல் டொபாகோ கம்பெனியும் (Imperial Tobacco Company) அமெரிக்க டொபாகோ கம்பெனியும் (American Tobacco Company) ஓர் ஒப்பந்தம் செய்துகொண்டன. அதன்படி ஆங்கிலேய டொபாகோ கம்பெனி இங்கிலாந்திலும், அமெரிக்கக் கம்பெனி அமெரிக்காவிலும் கியூபாவிலும் தம் பண்டங்களை விற்பனை செய்யலாம். பிரிட்டிஷ்-அமெரிக்கன் டொபாகோ கம்பெனி (British-American Tobacco Company) என்ற புதிய நிறுவனம் உலகில் மற்ற இடங்களில் வர்த்தகம் செய்யலாம். அண்மைக் காலத்தில் பிரிட்டிஷ் மார்க்கோனி கம்பெனியும் (British Marconi Company) ரேடியோ கார்ப்பரேஷன் ஆப் அமெரிக்காவும் ஓர் ஒப்பந்தம் செய்துகொண்டு, ரேடியோத் தொழிலின் வர்த்தகத்தைப் பகிர்ந்துகொண்டன. சிறிய ஒப்பந்தங்கள்மூலம் நிறுவனங்கள் தாம் பெறும் இலாபத்தில் ஒரு பகுதியை மத்தியக் குழுவினரிடம் கொடுத்து விடவேண்டும். நிறுவனங்கள் இலாபத்தைப் பின்னர் பிரித்துக் கொள்ளும்.

டிரஸ்ட்டுகள் : 1887-ல் இராச்சியங்களின் வர்த்தகச் சட்டத்தை இயற்றியபின் பூல் ஒப்பந்தங்கள் சட்ட விரோதமாகி

விட்டன. 1897-ல் டிரான்ஸ் - மிசௌரி கட்டண வழக்கில் உயர் நீதிமன்றம் கூறிய தீர்ப்பு பூல் ஒப்பந்தங்களுக்குப் பாதகமாக இருந்தது. ஆனால், உற்பத்தியாளர்கள் பூல் ஒப்பந்தங்களைக் கைவிடவில்லை. ஆனால், நாளடைவில் பூல் ஒப்பந்தங்களைவிடச் சிறந்த மற்றொரு முறையைப் பின் பற்றினர். அது சட்ட விரோதமானதாக இல்லை. 1887-லிருந்து 1897 வரை பலர் டிரஸ்ட் முறையையே பின்பற்றினர். டிரஸ்ட் முறைப்படி, தொழில் நிறுவனங்களுடைய பங்குதாரர்கள் ஓர் ஒப்பந்தம் செய்துகொண்டு டிரஸ்ட் குழுவினரிடம் (Board of Trustees) தம் பங்குகளில் ஒரு பகுதியைக் கொடுத்துவிட்டு, அதற்குப் பதிலாகச் சான்றிதழ்களைப் (certificates) பெற்றுக் கொள்வர். டிரஸ்ட் கூட்டணி முறையில் அமைந்த நிறுவன மாகாது. ஆனால், பூல் ஒப்பந்தங்கள் கூட்டணி முறையில் அமைந்தவை. டிரஸ்ட் உண்மையான இணைப்பு முறைப்படி அமைக்கப்பெற்றது. பழைய டிரஸ்ட் முறையைப் பின்பற்றி உற்பத்தியாளர்கள் சர்வாதீனத்தை (monopoly) ஏற்படுத்தினர். 1879-ல் டிரஸ்ட் முறையை உற்பத்தியாளர்கள் முதன்முதலில் பின்பற்றினர். 1882-ல் ஸ்டாண்டர்ட் ஆயில் கம்பெனி டிரஸ்ட் முறையைப் பின்பற்றியது. இதைத் தொடர்ந்து சாராயம் உற்பத்தி செய்வோர், சர்க்கரை சுத்தம் செய்வோர், ஈயம் உற்பத்தி செய்வோர், பருத்தி எண்ணெய் உற்பத்தி செய்வோர் முதலியவர்கள் 1882-க்குப் பிறகு டிரஸ்ட்டுகளை அமைத்தார்கள். மற்ற உற்பத்தியாளர்களும் டிரஸ்ட்டுகளை நிறுவினார்கள். டிரஸ்ட் நிருவாகக் குழுவில் பணியாற்றிய அங்கத்தினர்கள் வரையற்ற அதிகாரங்களைச் செலுத்தினர். டிரஸ்ட் ஒரு சர்வாதீனமாக வளர்ச்சியடைந்தது. ஆகையால், அதைப் பலர் எதிர்த்தனர். 1889-ல் பல இராச்சியங்கள் டிரஸ்ட் எதிர்ப்புச் சட்டங்களை (Anti-Trust Laws) இயற்றின.

1890-ல் மத்திய அரசு ஷெர்மன் டிரஸ்ட் எதிர்ப்புச் சட்டத்தை (Sherman Anti-Trust Act) இயற்றியது. ஷெர்மன் சட்டத்தைப் பயன்படுத்தித் தொடக்க காலத்தில் டிரஸ்ட் நிறுவனங்கள்மேல் நடவடிக்கை எடுக்க முடியவில்லை. ஆனால், 1890-ல் நியூயார்க்கில் உள்ள நீதிமன்றம் நார்த் ரிவர் சுகர் ரிஃபைனிங் கம்பெனி (North River Sugar Refining Company) என்ற டிரஸ்ட் நிறுவனத்தைக் கலைக்க வேண்டுமென்று ஆணையிட்டது. 1892-ல் ஓஹியோவில் உள்ள நீதிமன்றம் ஸ்டாண்டர்ட் ஆயில் டிரஸ்டைக் (Standard Oil Trust) கலைக்க வேண்டுமென்று ஆணையிட்டது. ஆகையால், 1892-க்குப் பிறகு

உற்பத்தியாளர்கள் டிரஸ்ட் இணைப்புமுறையை ஆர்வத்துடன் பின்பற்றவில்லை. டிரஸ்டுகள் சாசனங்களில் கண்ட உரிமைகளை அழித்துச் சர்வாதீனங்களை வளர்த்துவிட்டன. ஆகையால், அவை சட்ட விரோதமானவை என்று நீதிமன்றம் தீர்ப்புக் கூறியது[8]. மேலும், 1893-ல் ஒரு மந்தம் ஏற்பட்டது. அதற்குப் பிறகு உற்பத்தியாளர்கள் டிரஸ்ட் நிறுவனங்களை ஏற்படுத்துவதில் ஊக்கம் காட்டவில்லை.

ஓல்டிங் கம்பெனி **(Holding Company)**: டிரஸ்ட் எதிர்ப்புச் சட்டங்களை அரசினர் இயற்றிய பிறகு, உற்பத்தியாளர்கள் 'ஓல்டிங் கம்பெனி' என்ற ஒரு புதிய இணைப்புமுறையைப் பின்பற்றினர். பல நிறுவனங்கள் நேரிடையாக முற்றிலும் இணைந்தபோதிலும், 1897-லிருந்து 1904 வரை முதலாளிகள் பெரும்பாலும் ஓல்டிங் கம்பெனி முறையையே பின்பற்றினர். ஓல்டிங் கம்பெனி என்பது ஒரு நிறுவனம். அதனுடன் இணைந்திருந்த நிறுவனங்களுடைய பங்குகளில் ஒரு பகுதியை ஓல்டிங் கம்பெனி கொண்டிருக்கும். பென்சில்வேனியா கம்பெனியும் (Pennsylvania Company), பெல் டெலிஃபோன் கம்பெனியும் (Bell Telephone Company) முன்பே ஓல்டிங் கம்பெனி முறையைப் பின்பற்றின. ஆனால், இந்த முறையை ஸ்டாண்டர்ட் ஆயில் கம்பெனியும் பின்பற்றியது. ஓல்டிங் கம்பெனி ஒரு நிதிக் கார்ப்பரேஷனாகப் பணியாற்றியதால், அதை நியூஜெர்சி, மேற்கு விர்ஜினியா, டிலாவேர், மெயின் முதலிய மாநிலங்கள் அனுமதித்ததோடல்லாமல் அதற்கு ஏராளமான அதிகாரங்களையும் கொடுத்தன. ஆகையால், ஓல்டிங் கம்பெனி முறை நன்கு வளர்ந்தது. ஓல்டிங் கம்பெனி ஆண்டுதோறும் அரசினருக்கு ஓர் அறிக்கையை அனுப்பவேண்டும். ஆனால், இவ்வறிக்கையில் தொழில்பற்றிய எல்லா விவரங்களையும் கொடுக்க வேண்டுமென்ற கட்டாயம் இல்லை. அரசினர் கட்டுப்பாடு அதிகம் இல்லாததால், ஓல்டிங் கம்பெனி முறை நன்கு வளர்ந்தது. நியூஜெர்சி நாட்டில் சிறந்த இடத்தில் அமைந்துள்ளதால், அங்குப் பல ஓல்டிங் கம்பெனிகளுடைய அலுவலகம் இருந்தது.

1897-லிருந்து 1904 வரை 6,000 மிலியன் டாலர்கள் மதிப்புள்ள பத்திரங்களை விற்பனைசெய்து ஓல்டிங் கம்பெனிகளை நிறுவினர். 1897-ல் 3,512,000,000 டாலர்கள் மதிப்புள்ள மூலதனத்துடன் புதிய கூட்டுப் பங்கு நிறுவனங்களை அமைத்

[8] எச். ஆர். சீகர் (H. R. Seager), சி. ஏ. குலிக் (C. A. Gulick, Jr.)., 'Trust and Corporation Problems' (1929), pp. 51–55.

தனர். ஆனால், மேலே குறிப்பிட்ட மூலதனத்தின் மொத்தத் தொகையில் $\frac{3}{4}$ பாகமே மதிப்பைக் கொண்டிருந்தது. 1904-ல் ஜான் மூடி (John Moody) என்பவர் 318 டிரஸ்ட்டுகள் தொழில் துறையில் இருந்தன என்று குறிப்பிட்டார். இவைகளில் சில பெரியனவாகவும் சில சிறியனவாகவும் இருந்தன. இந்த டிரஸ்ட்டுகள் 7,000 மிலியன் டாலர்கள் மதிப்புள்ள 5,300 உற்பத்தி நிலையங்களைக்கொண்டிருந்தன. இந்த நிறுவனங்களில் 236 நிறுவனங்கள், மொத்த மூலதனத்தில் 5/6 பாகத்துடன் 1898ஆம் ஆண்டு ஜனவரி மாதம் முதல் தேதி தோன்றின. 170 நிறுவனங்கள் நியூஜெர்சி மாநிலத்தின் சட்டத்தை ஒட்டி அமைக்கப்பெற்றவை[9]. இன்று நாட்டில் இருக்கும் பெரிய கூட்டுப் பங்கு நிறுவனங்கள் அக் காலத்தில் தோன்றியவை. அமெரிக்க எஃகு கார்ப்பரேஷனும் (The United States Steel Corporation) அக் காலத்திலேயே வளர்ச்சியடைந்தது.

அமெரிக்கன் எஃகு கார்ப்பரேஷன் மிகப் பெரிய ஓர் ஓல்டிங் கம்பெனியாகும். அதனுடன் 11 நிறுவனங்கள் இணைந்திருந்தன. அதை ஜே. பி. மார்கன், எல்பர்ட் எச். காரே என்ற இருவர் ஆரம்பித்தனர். அந்த ஓல்டிங் கம்பெனி இணைப்பு முறையின் உச்சநிலையை எடுத்துக் காட்டியது. இரும்பு, எஃகு முதலிய பொருள்களை உற்பத்தி செய்வதில் நிறுவனங்களிடையே கடுமையான போட்டி நிலவியது. ஆண்ட்ரூ கார்னஜி (Andrew Carnegie) என்பவர் இப் போட்டியில் ஊக்கம் காட்டினார். ஆனால், போட்டியினால் எல்லா நிறுவனங்களும் பாதிக்கப்பட்டன என்பதை உணர்ந்தபின் அவர் மார்கன் (Morgan) என்பவரிடம் தம் நிறுவனத்தை ஒப்படைத்தார். மார்கன் மற்ற நிறுவனங்களையும் இணைத்து அமெரிக்க எஃகு கார்ப்பரேஷனை ஆரம்பித்தார். கார்ப்பரேஷனுடைய சொத்தின் உண்மையான மதிப்பு 682 மிலியன் டாலர்களாக இருந்தது என்று கார்ப்பரேஷனுடைய ஆணையர் மதிப்பீடு செய்தார். ஆனால், மொத்த மூலதனத்தின் மதிப்பை 1,402,846,000 டாலர்கள் என்று கார்ப்பரேஷன் நிருவாகிகள் மதிப்பிட்டனர். முன்னுரிமைப் பங்குகள் (Preference Shares)

[9] ஜான் மூடி (John Moody), 'The Truth About the Trusts' (1904), P. 486. மூடி ஏழு பெரிய டிரஸ்ட்டுகளைப்பற்றி எழுதியுள்ளார்; தி அமால்கமேடட் காப்பர் கம்பெனி (1899), தி அமெரிக்கன் சுகர் ரிபைனிங் கம்பெனி (1891), தி அமெரிக்கன் ஸ்மெல்ட்டிங் அண்டு ரிஃபைனிங் கம்பெனி (1899), தி கன்சாலிடேடட் டொபாகோ கம்பெனி (1901), தி ஸ்டாண்டர்ட் ஆயில் கம்பெனி (1899), அமெரிக்க எஃகு கார்ப்பரேஷன் (1901), தி இண்டர்நாஷனல் மெர்க்கன்டைல் மெரின் கம்பெனி (1902). இவை 2,500 மிலியன் டாலர்களை மூலதனமாகக் கொண்டிருந்தன. ஒரே ஒரு கம்பெனியைத் தவிர மற்றவை 1898-க்குப் பிறகு தோன்றியவை. அவை நியூஜெர்சியின் சட்டத்தை ஒட்டி ஆரம்பிக்கப்பட்டவை.

510,205,000 டாலர்கள் மதிப்பையும், சாதாரணப் பங்குகள் 508,227,000 டாலர்கள் மதிப்பையும் கொண்டிருந்தன[10]. முன்னுரிமைப் பங்குகளிலும் சாதாரணப் பங்குகளிலும் பெரும் பகுதி மதிப்பற்றவையாகவே இருந்தன. ஆனால், கார்ப்பரேஷன் செம்மையான முறையில் வெற்றிகரமாகத் தொழில் செய்ததால், அது எல்லா ஆண்டுகளும் சாதாரணப் பங்குதாரர்களுக்கு இலாப ஈவைக் கொடுத்தது. 1932 வரை (ஒரே ஓர் ஆண்டு நீங்கலாக) பங்குதாரர்கள் ஆண்டுதோறும் இலாப ஈவைப் பெற்றனர். கார்ப்பரேஷன் வெற்றிகரமாகப் பணியாற்றியது. அதை ஆரம்பித்தவர்களுக்கும் அதில் முதலீடு செய்தவர்களுக்கும் கார்ப்பரேஷன் சிறந்த பயனளித்தது. முதலாளிகள் இணைப்புமுறைமூலம் தோற்றுவித்த நிறுவனங்களுள் கார்ப்பரேஷனே மிகப் பெரியதாக இருந்தது.

ஒரு நிறுவனத்தைப் பெருக்கிவிட்டால்மட்டும் அதன் இலாபம் மிகுதியாகிவிடாது. இன்டர்நாஷனல் மர்க்கன்டைல் மரின் கம்பெனியும் அமெரிக்க வர்த்தகக் கப்பல் கம்பெனியும் இணைப்புமுறையைப் பின்பற்றியதால் இலாபம் அடையவில்லை; ஏராளமான தொகையை இழந்தன.[11] இணைப்புமுறையைப் பல நிறுவனங்கள் விரைவில் பின்பற்றின. மார்க்கெட்டில் பல 'போலிப் பத்திரங்களை'க்கூட விற்பனை செய்தனர் என்று மார்கன் குறிப்பிட்டார். 1904-க்குள் பல தொழில்கள் இணைப்புமுறையைப் பின்பற்றின. ஆனால், சில தொழில்கள் இம் முறையைப் பின்பற்றவில்லை. ஓல்டிங் கம்பெனியும் டிரஸ்டுகளைப்போலவே சர்வாதீனங்களாக வளர்ச்சியடைந்தன. டிரஸ்ட்டுகளுக்கு ஏற்பட்ட ஆபத்துகள் அவைகளையும் பாதிக்கலாம். 1904-ல் ரூஸ்வெல்ட் பதவியிலிருந்தபொழுது வட பத்திரக் கம்பெனி (Northern Securities Company) கலைக்கப்பட்டது. இக் கம்பெனி வடமேற்குப் பகுதியிலுள்ள மூன்று ரெயில்வே நிறுவனங்களுடைய பங்குகளைக் கொண்டிருந்தது. நீதிமன்றமும் வட பத்திரக் கம்பெனிக்குப் பாதகமாகத் தீர்ப்புக் கூறியது. ஓல்டிங் கம்பெனியை ஏற்படுத்துவதற்குச் சட்டம் இடங்கொடுத்தது. ஆனால், ஓல்டிங் கம்பெனி சர்வாதீனமாக வளர்ச்சியடைவதைச் சட்டம் தடை செய்தது. நீதி

10 'Report of the Commissioner of Corporations on the Steel Industry' (1911), Part I. pp. xvii–xxiv; எப். ஃபுளுகல், எச். யு. ஃபாக்னர் (F. Flugel and H. U. Faulkner), 'Readings in the Economic and Social History of the United States', pp. 566–573.

11 எச். ஆர். சீகர் (H. R. Seager), சி.ஏ. குலிக் (C. A. Gulick, Jr.), Chap. 12.

மன்றத்தின் தீர்ப்பு ஸ்டாண்டர்ட் ஆயில் கம்பெனிக்கும் அமெரிக்கன் டொபாகோ கம்பெனிக்கும் பாதகமாக இருந்தமையால், அவைகளையும் கலைத்துவிட்டனர்.

இணைப்பும் ஒரே நோக்கங்கொண்ட சமுதாய சங்கத்தை (Community of Interests) நிறுவுதலும்

அமெரிக்காவில் கூட்டுப் பங்கு நிறுவனங்களுள் ஹோல்டிங் கம்பெனி மிகவும் முக்கியமானதாகும். அது அண்மைக் காலத்தில் சில மாறுதல்களை அடைந்திருக்கின்றது. 'ஓட்டுரிமை டிரஸ்ட்டையும்' (Voting Trusts) 'பிரமிடு முறை ஹோல்டிங் கம்பெனியையும்' (Pyramided Holding Company) உற்பத்தியாளர்கள் நிறுவினர். மற்ற இணைப்புமுறைகளையும் உற்பத்தியாளர்கள் பின்பற்றினர். சில நிறுவனங்கள் மற்ற நிறுவனங்களுடைய பங்குகளை வாங்கி, அவைகளை நேரிடையாக இணைத்துக்கொண்டன. டிரஸ்ட் எதிர்ப்புச் சட்டங்களை அரசினர் இயற்றியபிறகு, உற்பத்தியாளர்கள் புதிய இணைப்பு முறைகளைப் பின்பற்றினர். தனிப்பட்டவர்களும், ஹோல்டிங் கம்பெனிகளும், கூட்டுப் பங்கு நிறுவனங்களும், முதலீட்டு நிறுவனங்களும், ஓட்டுரிமை டிரஸ்ட்டுகளும் மற்ற நிறுவனங்களுடைய பங்குகளை வாங்கிச் சர்வாதீனங்களை ஏற்படுத்தின. இந்தவிதமாக 'ஒரே நோக்கங்கொண்ட சமுதாயச் சங்கத்தை' நிறுவினர். ஒரு கம்பெனி மற்றொன்றின் பங்குகளை வாங்கினால், அது மற்றக் கம்பெனியின் நிருவாக சபையில் தன் செல்வாக்கைப் பெறும்; அதன் நிருவாக சபையில் இடம்பெறும். ஒரு மிலியன் டாலர்களுக்கு மேற்பட்ட தொகையை மூலதனமாகவும் காப்பு நிதியாகவும் கொண்டிருக்கும் நிறுவனங்கள் போட்டியை அழிக்கும் முறையில் பிணைந்த இயக்குநர் முறையைப் (interlocking) பின்பற்றக்கூடாது. இத்தகைய நிறுவனங்கள் பிணைந்த இயக்குநர் முறையைப் பின்பற்றுவதை கிளேட்டன் சட்டம் தடைசெய்தது. தொழிலதிபர்கள் தம் ஆதிக்கத்திற்குட்பட்ட சிலரைச் சில நிறுவனங்களின் இயக்குநர்களாக அமர்த்தித் தம் செல்வாக்கை நிலைநாட்டுவது வழக்கம். ஒரே நோக்கங்கொண்ட சமுதாய சங்கத்தை நிறுவும் பழக்கம் எண்ணெய்த் தொழிலில் பரவியிருந்தது. 1892-ல் டிரஸ்டுகளும் 1911-ல் ஹோல்டிங் கம்பெனிகளும் கலைக்கப்பட்ட பிறகும், எண்ணெய்த் தொழிலில் நிலைமை மாறவில்லை. மேலே விளக்கிய முறையைப் பின்பற்றி ரெயில்வே நிறுவனங்கள் சர்வாதீனங்களை ஆரம்பித்தன. சில பெரிய நிறுவனங்கள் மற்ற நிறுவனங்களுடைய பங்குகளை வாங்கிவிட்டன. சுமார் ஏழு அல்லது

எட்டு நிறுவனங்களே இப்பொழுது நாட்டின் ரெயில்வேத் தொழிலை நடத்துகின்றன. எனவே, ரெயில்வேத் தொழிலில் போட்டி மறைந்துவிட்டது.

ஸ்டாண்டர்ட் ஆயில் கம்பெனி

அமெரிக்காவில் எண்ணெய்த் தொழிலின் வரலாறு ஒரு முக்கியத்துவத்தைக் கொண்டிருக்கின்றது. ஏனெனில், ஸ்டாண்டார்ட் ஆயில் கம்பெனியின் வளர்ச்சி, அமெரிக்காவில் சர்வாதீன முறையின் வரலாற்றை எடுத்துக் காட்டுகின்றது. 1859ஆம் ஆண்டு பென்சில்வேனியாவில் இருக்கின்ற டிட்டுஸ்வில்லி (Titusville) என்ற இடத்தில் வெற்றிகரமாக எண்ணெய்க் கிணறு ஒன்றைத் தோண்டினார்கள். அதற்கு முன்பே டிரேக்வெல் (Drakewell) என்ற இடத்தில் எண்ணெய் ஊறுவதைக் கண்டுபிடித்தனர். பல எண்ணெய்க் கிணறுகளை விரைவில் தோண்டினார்கள். எண்ணெயைச் சுத்தம் செய்யும் தொழிலும் விரைவில் முன்னேறியது. ஆனால், 1865-ல் மொத்த உற்பத்தி, தேவையைவிட மிகக் குறைவாகவே இருந்தது. எண்ணெயைச் சுத்தம் செய்வதற்கு வேண்டிய தளவாடங்கள் போதிய அளவு கிடைக்கவில்லை. மேலும், போக்குவரத்து வசதிகளும் போதிய அளவு கிடைக்கவில்லை. எண்ணெய் உற்பத்தியைப் பெருக்குவதற்கு ஏராளமான தொகையைச் செலவு செய்து பல இயந்திரங்களை வாங்க வேண்டும். பெருவாரியான அளவில் எண்ணெயை உற்பத்தி செய்தால்தான் அடக்கச் செலவு குறையும். மேலும், ரெயில்வே நிறுவனங்களிடம் உற்பத்தியாளர்கள் சில சிறப்பான சலுகைகளைப் பெறவேண்டும். இதை உற்பத்தியாளர்கள் உணர்ந்தனர். 1867-ல் எண்ணெய்த் தொழில் அதன் வளர்ச்சியின் ஆரம்ப காலத்தில் இருந்தது. ஜான் டி. ராக்ஃபெல்லர் (John D. Rockfeller) என்பவர் வில்லியம் ராக்ஃபெல்லர் கம்பெனி, ராக்ஃபெல்லர் கம்பெனி, ராக்ஃபெல்லர் அண்டு ஆண்ட்ரூஸ் கம்பெனி முதலிய நிறுவனங்களையும், எஸ்.வி. ஹார்க்னஸ் (S. V. Harkness), எச்.எம். ஃபிளாக்லர் (H.M. Flagler) என்பவர்களுடைய நிறுவனங்களையும் இணைத்தார். 'ஒவ்வொருவரும் முன்பு குறுகிய எல்லைக்குட்பட்ட தொழிலையே செய்தனர். பல உற்பத்தியாளர்களுடைய திறமையையும் மூலதனத்தையும் ஒன்றுசேர்த்துத் தொழிலைப் பெருக்கவேண்டுமென்ற எண்ணத்துடன் நிறுவனங்களை இணைத்தனர்.'[12] மேலே குறிப்பிட்ட நிறுவனங்கள்

[12] Preliminary Report of the Industrial Commission, p 95.

இணைந்த பிறகும் அவைகளுக்கு மிகுதியான மூலதனம் வேண்டியிருந்தது. 1870-ல் புதிய நிறுவனத்தை ஸ்டாண்டர்ட் ஆயில் கம்பெனி என்ற பெயருடன் அமைத்தனர். அது ஒரு மிலியன் டாலர்கள் மூலதனத்தைக் கொண்டிருந்தது. அதன் தலைமை உற்பத்தி நிலையம் ஒஹியோவில் இருந்தது. கிளீவ்லாந்தில் இருந்த அதன் உற்பத்தி நிலையம் நாளொன்றுக்கு 600 பீப்பாய்கள் எண்ணெயைச் சுத்தம் செய்தது. அமெரிக்காவில் சுத்தமான மொத்த எண்ணெயில் $\frac{1}{4}$ பாகத்தையே ஸ்டாண்டர்ட் ஆயில் கம்பெனி கிளீவ்லாந்தில் சுத்தம் செய்தது.

1879ஆம் ஆண்டுவரை எண்ணெய் உற்பத்தியில் போட்டி இருந்தது. 1879-க்குப் பிறகு போக்குவரத்து வசதிகளைப் பெறுவதில் உற்பத்தியாளர்களிடையே போட்டி ஏற்பட்டது. இப் போட்டியில் ஸ்டாண்டர்ட் ஆயில் கம்பெனியே வெற்றி பெற்றது. இந்த வெற்றிக்கு ராக்ஃபெல்லருடைய முயற்சியும், கம்பெனி குறைந்த கட்டணங்களை ரெயில்வே நிறுவனங்களுக்குச் செலுத்தியதுமே காரணங்கள். ரெயில்வே நிறுவனங்களிடமிருந்து சலுகைகளைப் பெறுவதற்கு ஸ்டாண்டர்ட் எண்ணெய்க் கம்பெனி பல முறைகளைக் கையாண்டது. மேலும், போட்டியை ஒழிப்பதற்குப் பல நேர்மையற்ற முறைகளைப் பின்பற்றியது ; சட்டசபையிலிருந்து சில சிறப்பான சலுகைகளையும் பெற்றது. பென்சில்வேனியா ரெயில்வே கம்பெனியும், தி. ஈ ரி நியூயார்க் சென்டரல் கம்பெனியும் போட்டி போட்டுக்கொண்டு எண்ணெய்க் கம்பெனிகளுக்குப் போக்குவரத்து வசதிகளை அளிக்க முன்வந்தன. போட்டி கடுமையாக உள்ள இடங்களில் ரெயில்வே கம்பெனிகள் எண்ணெய் நிறுவனங்களுக்குச் சலுகைகள் காட்டின. ரெயில்வே நிறுவனங்களுடன் பேரம் செய்வதில் ஸ்டாண்டர்ட் ஆயில் கம்பெனியைப்போல் வேறு எந்த நிறுவனமும் வெற்றி பெறவில்லை. மேற்கூறிய காரணங்களைவிட ஸ்டாண்டர்ட் ஆயில் கம்பெனியாரின் நிருவாகத்திறமையும் அதன் வெற்றிக்குக் காரணமாகும். ஸ்டாண்டர்ட் ஆயில் கம்பெனி கிளீவ்லாந்தில் அமைந்துள்ளதால் நீர்ப்பாதைகள் வழியாக அது தன் பொருள்களை பெரிய ஏரிகளுக்கும், அட்லான்டிக் கடலுக்கும் அனுப்பலாம். ஆகையால், அது சிக்கனமான முறையில் தொழில் நடத்தலாம்.

1871-ல் பென்சில்வேனியாவில் தென்சீரமைப்புக் கம்பெனி (South Improvement Company) சட்டசபையிடமிருந்து ஒரு சாசனத்தைப் பெற்றது. அதன்படி 'அக் கம்பெனி ஒரு

தொழிலை நடத்துவதற்கோ, அல்லது ஓரிடத்திலிருந்து மற்ற இடங்களுக்குத் தொடர்பு வசதிகளையும், போக்குவரத்து வசதிகளையும் அமைப்பதற்கோ ஏற்பாடுகள் செய்யலாம். அது நீர்ப்பாதைகளையும், நிலத்தில் போக்குவரத்துச் சாதனங்களையும் அமைக்கலாம். இந்த அலுவல்களை மேற்கொள்ள அக் கம்பெனி மிகவும் அதிகமான அதிகாரத்தைப் பெற்றது.' இக் கம்பெனியின் 2,000 பங்குகளில் 900 பங்குகளை ராக்ஃபெல்லரும் அவருடைய நண்பர்களும் கொண்டிருந்தனர். இக் கம்பெனியை ரெயில்வே நிறுவனங்களே, தம் தொழிலைப் பெருக்கும் நோக்கத்துடன் அமைத்தன. எண்ணெய் உற்பத்தியாளர்கள் ரெயில்வே நிறுவனங்களிடம் கட்டணச் சலுகையை அடையும் நோக்கத்துடன் இதை அமைக்கவில்லை. தென் சீரமைப்புக் கம்பெனி பென்சில்வேனியா, நியூயார்க் செண்டரல் ஈரி ரெயில்வே கம்பெனிகளுடன் ஒப்பந்தங்கள் செய்து கொண்டது. அதன்படி அக் கம்பெனி அனுப்பும் எண்ணெயில் 45 சதவீதத்தை பென்சில்வேனியா ரெயில்வே கம்பெனியின் மூலம் அனுப்பும். எஞ்சிய எண்ணெயை மற்ற இரு கம்பெனிகள்மூலம் அனுப்பும். ரெயில்வே கம்பெனிகள் கட்டணங்களை வசூல் செய்வதில் சலுகைகள் காட்ட ஒப்புக்கொண்டன. மற்ற எண்ணெய்க் கம்பெனிகளுக்கு இத்தகைய சலுகைகள் காட்டவில்லை என்றும் வாக்குறுதியளித்தன. ஒப்பந்தப்படி தென்சீரமைப்புக் கம்பெனி மற்ற எண்ணெய் நிறுவனங்களுக்கு ரெயில்வே நிறுவனங்கள் கொடுக்கும் ரசீதுகளைப் பரிசீலனை செய்யலாம். 'ஒப்பந்தம் செய்து கொண்ட ஒவ்வொரு ரெயில்வே கம்பெனியும் எண்ணெய்க் கம்பெனியுடன் ஒத்துழைக்கும். இவ்வொத்துழைப்புமூலம் கம்பெனி, போட்டியின் காரணத்தாலோ அல்லது வேறு காரணத்தாலோ பொருளை இழப்பதைத் தடை செய்யலாம். சட்டம் இடங்கொடுக்கும்வரை ரெயில்வே கம்பெனிகள் எண்ணெய் நிறுவனங்களுடன் ஒத்துழைப்பதால், அவை சிறந்த முறையில் தொழிலை நடத்தலாம். தேவை ஏற்பட்டால் போட்டியைச் சமாளிக்க ரெயில்வே கட்டணங்களை உயர்த்தலாம்; வேண்டுமென்றால் கட்டணங்களைக் குறைக்கலாம்.'[13] தென்சீரமைப்புக் கம்பெனியைப் பலர் கண்டனம் செய்தனர்.

ஆகையால், அது ஆரம்பமானதிலிருந்து மூன்று மாதங்களுக்குள் அரசினர் அதன் சாசனத்தை ரத்து செய்துவிட்டனர். கட்டணச் சலுகைகள் கொடுக்கும் பழக்கத்தை

[13] தென்சீரமைப்புக் கம்பெனியின் சாசனம்.

எப்படி நேர்மையற்ற முறையில் பின்பற்றினர் என்பதை நாம் தென்சீரமைப்புக் கம்பெனியின் வரலாற்றிலிருந்து அறியலாம். தென்சீரமைப்புக் கம்பெனி மறைந்த பிறகும் ரெயில்வே நிறுவனங்கள் நேர்மையற்ற முறையில் பல சலுகைகளை எண்ணெய்க் கம்பெனிகளுக்குக் கொடுத்தன, எனவே, சில கம்பெனிகள் பாதிக்கப்பட்டன. ஸ்டாண்டர்ட் ஆயில் கம்பெனி எண்ணெய்க் குழாய்களை அமைத்தது. 1879-க்குள் ஸ்டாண்டர்ட் ஆயில் கம்பெனி மொத்த உற்பத்தியில் சுமார் 90 அல்லது 95 சதவீதத்தை உற்பத்தி செய்தது. ஆகையால், அக் கம்பெனி கொடுத்த கட்டணத்தையே ரெயில்வே நிறுவனங்கள் பெற்றுக்கொள்ள வேண்டியதாயிற்று.

'ரெயில்வே நிலையங்களுக்கும் உற்பத்தி நிலையங்களுக்கும் இடையில் ஸ்டாண்டர்ட் ஆயில் கம்பெனி எண்ணெய்க் குழாய்களை அமைத்திருக்கின்றது. நாட்டில் உற்பத்தியாகும் பல்வேறு எண்ணெய்களில் 95 சதவீதத்தை ஸ்டாண்டர்ட் ஆயில் கம்பெனி பல்வேறு இடங்களுக்கு அனுப்புகின்றது. ரெயில்வே நிறுவனங்களுக்குக் கொடுக்கவேண்டிய கட்டணங்களைக் கம்பெனியே தீர்மானம் செய்தது. நாட்டில் உள்ள மற்ற எண்ணெய் சுத்தம் செய்யும் நிறுவனங்களையும் அது வாங்கிவிட்டது. ரெயில்வே கம்பெனிகளிடம் சிறப்பான சலுகைகள் பெற்றதால் அது மற்ற நிறுவனங்களைவிட உயர்ந்த விலையைக் கொடுத்து எண்ணெயை (உற்பத்தியாளர்களிடமிருந்து) வாங்கியது; மற்ற நிறுவனங்களைவிடத் தாழ்ந்த விலையில் சுத்தம் செய்த எண்ணெயை விற்பனை செய்தது. போட்டிபோட்ட மற்ற நிறுவனங்களை ஸ்டாண்டர்ட் ஆயில் கம்பெனி வாங்கி எண்ணெயைச் சுத்தம் செய்யும் தொழிலில் ஒரு சர்வாதீனத்தை ஏற்படுத்திவிட்டது. அமெரிக்காவிலிருந்து ஏற்றுமதியாகும் பொருள்களுள் ஸ்டாண்டர்ட் ஆயில் கம்பெனி ஏற்றுமதி செய்யும் எண்ணெய் இரண்டாவது இடத்தைப் பெற்றிருந்தது. ஸ்டாண்டர்ட் ஆயில் கம்பெனியுடன் போட்டி போட்ட மற்ற நிறுவனங்களும் அதைப்போலவே ஏராளமான மூலதனத்தைக் கொண்டிருந்தன; நிருவாகத் திறமையையும் கொண்டிருந்தன. ஆனால், அவை ரெயில்வே கட்டணச்சலுகை பெறவில்லை' என்று ஹெப்பர்ன் (Hepburn) குழுவினர் 1880ஆம் ஆண்டு நியூயார்க் சட்டசபையிடம் கொடுத்த அறிக்கையில் குறிப்பிட்டனர்.

எண்ணெய் சுத்தம் செய்யும் தொழிலில் ஸ்டாண்டர்ட் ஆயில் கம்பெனி தன் ஆதிக்கத்தைப் பூரணமாக நிலைநாட்டும் நோக்கத்துடன் 1882-ல் ஒரு திட்டத்தை வகுத்தது. அதன்படி

ஒரு டிரஸ்ட் சபையை அக் கம்பெனி நிறுவியது. அந்தச் சபை பதினொன்கு எண்ணெய்க் கம்பெனிகளுடைய பங்குகளையும், 26 கம்பெனிகளுடைய பங்குகளில் பெரும் பகுதியையும் கொண்டிருந்தது. அது வரையறையற்ற அதிகாரத்தைக் கொண்டிருந்தது. டிரஸ்ட் சபையிடம் பங்குகளைக் கொடுத்து விட்டுப் பங்குதாரர்கள் சான்றுப் பத்திரங்களைப் பெற்றுக் கொண்டனர். இப் பத்திரங்கள் 70,000,000 டாலர்கள் மதிப்பைக் கொண்டிருந்தன. 46 மிலியன் டாலர்கள் மதிப்புள்ள பத்திரங்களை ஒன்பது பேர் கொண்டிருந்தனர். அவர்கள் டிரஸ்ட் சபையில் அங்கத்தினர்களாக இருந்தனர். ஸ்டாண்டர்ட் ஆயில் கம்பெனியின் திட்டத்தையும் அதன் நோக்கத்தையும் மக்கள் எளிதில் புரிந்துகொண்டனர். அரசினர் டிரஸ்டுகளை ஒழிப்பதற்காகப் பல சட்டங்களை இயற்றினர். 1890-ல் ஓஹியோவில் உள்ள நீதிமன்றம் டிரஸ்டுகள் சட்ட விரோதமானவை என்று தீர்ப்புக் கூறியது. ஆகையால், ஸ்டாண்டர்ட் ஆயில் கம்பெனியைக் கலைத்துவிட்டனர். அது இருபது கம்பெனிகளாகப் பிரிந்தது. டிரஸ்ட் சான்றுப் பத்திரங்களைக் கொண்டிருந்தவர்கள் அவைகளுக்குப் பதிலாகப் புதிய கம்பெனிகளுடைய பங்குகளைப் பெற்றனர்.

1899ஆம் ஆண்டு மீண்டும் ஸ்டாண்டர்ட் ஆயில் கம்பெனி எல்லா நிறுவனங்களையும் தன் ஆதிக்கத்தின்கீழ்க் கொண்டுவர முயற்சி செய்தது. அது ஓர் ஓல்டிங் கம்பெனியாகவும், எண்ணெய் சுத்தம் செய்யும் கம்பெனியாகவும் பணியாற்ற முயற்சி செய்தது. அது மற்ற நிறுவனங்களுடைய பங்குகளை விலை கொடுத்து வாங்கி எண்ணெய்த் தொழில் அனைத்தையும் தன் ஆதிக்கத்தின்கீழ்க் கொண்டுவர முயற்சி செய்தது. ஆனால், 1904ஆம் ஆண்டு நீதிமன்றம் ‘வடசெகியூரிடி வழக்கில்’ கொடுத்த தீர்ப்பு ஸ்டாண்டர்ட் ஆயில் கம்பெனிக்கு பாதகமாக இருந்தது. 1911ஆம் ஆண்டு உயர் நீதிமன்றம் கொடுத்த தீர்ப்பை ஒட்டி மீண்டும் ஸ்டாண்டர்ட் ஆயில் கம்பெனியைக் கலைத்துவிட்டனர். 1911ஆம் ஆண்டுக்குப் பிறகு எண்ணெய் சுத்தம் செய்யும் நிறுவனங்கள் பல மாநிலங்களில் சாசனங்கள் பெற்றுத் தொழில் செய்தன. ஆனால், சில நிறுவனங்களில் பங்குகளைக் கொண்டிருந்தவர்கள் மற்ற நிறுவனங்களுடைய பங்குகளை வாங்கியதால் நிறுவனங்கள் சர்வாதீன முறையை வளர்த்தன என்று சொல்லலாம். 1904ஆம் ஆண்டு ஸ்டாண்டர்ட் ஆயில் கம்பெனி உள்நாட்டு எண்ணெய்த் தொழிலில் 85 சதவீதத்தையும், ஏற்றுமதியில் 90 சதவீதத்தையும் கண்காணித்தது. 1882-ல் அது 8,000,000 டாலர்களையும்,

1905-ல் 57,459,356 டாலர்களையும் பெற்றது. 1882ஆம் ஆண்டு அது $5\frac{1}{4}$ சதவீதம் இலாப ஈவைக் கொடுத்தது. 1898-ல் அது 30 சதவீதம் இலாப ஈவைக் கொடுத்தது. அண்மைக்காலத்தில் ஸ்டாண்டர்ட் ஆயில் கம்பெனி மத்தியக்கிழக்கு, லத்தீன் அமெரிக்க நாடுகள் போன்ற அயல்நாடுகளில் தொழில் செய்கின்றது.

தற்காலத்தில் மக்கள் மோட்டார் வண்டிகளை அதிகம் பயன்படுத்துவதால் மிகுதியான பெட்ரோல் எண்ணெய் தேவைப்படுகிறது. ஆகையால், டெக்ஸாஸ் (Texas), கல்ப் (Gulf), ஷெல் (Shell) போன்ற பல புதிய சக்திவாய்ந்த நிறுவனங்கள் தோன்றியுள்ளன. இப் புதிய நிறுவனங்கள், 50 ஆண்டுகளுக்குமுன் ஸ்டாண்டர்ட் ஆயில் கம்பெனி கொண்டிருந்த சர்வாதீன அதிகாரத்தைக் குலைத்துவிட்டன. ஆனால், இன்றும் ஸ்டாண்டர்ட் ஆயில் கம்பெனி எண்ணெய் சுத்தம் செய்யும் தொழிலில் ஒரு சிறப்பான இடத்தைப் பெற்றுள்ளது.[14] ஸ்டாண்டர்ட் ஆயில் கம்பெனி நீண்டகாலம் எண்ணெய்த் தொழிலில் தன் ஆதிக்கத்தைச் செலுத்தியது. மற்ற நிறுவனங்கள் எண்ணெய் உற்பத்தியிலும், ஸ்டாண்டர்ட் ஆயில் கம்பெனி அதைச் சுத்தம் செய்வதிலும் ஈடுபட்டிருந்தன. போட்டி வலுத்தபின் ஸ்டாண்டர்ட் ஆயில் கம்பெனி மொத்த விற்பனையையும், சில்லறை விற்பனையையும் தானே நடத்தியது. எண்ணெயைச் சுத்தம் செய்வதோடல்லாமல் உற்பத்தி செய்யும் தொழிலையும் ஸ்டாண்டர்ட் ஆயில் கம்பெனி மேற்கொண்டது.

தொழில் தொகுப்புகளும் (Combinations), சர்வாதீனங்களும்

இதுவரை தொழில் தொகுப்புகளைப்பற்றிய விவரங்களைப் பார்த்தோம். சர்வாதீனங்களை ஏற்படுத்தாமல் பூல் ஒப்பந்தங்களையும், ஓல்டிங் கம்பெனிகளையும், டிரஸ்டுகளையும் நிறுவலாம். ஆனால், சர்வாதீனங்களை ஏற்படுத்த வேண்டுமென்ற நோக்கத்துடனேயே உற்பத்தியாளர்கள் தொழில் தொகுப்புகளை ஏற்படுத்தினார்கள். டிரஸ்டுகள் மிக்க திறமையுடன் பணியாற்றின; அவைகள் போட்டியை நீக்கின. ஆகையால், அமெரிக்காவில் டிரஸ்டுகள் என்றாலே சர்வாதீனங்கள் என்று மக்கள் புரிந்துகொள்வார்கள். மிகப் பெரிய நிறுவனங்களைக் கூட மக்கள் டிரஸ்டுகள் என்று கூறுகின்றனர்.

14 ஸ்டாண்டர்ட் ஆயில் கம்பெனியின் வரலாற்றைப்பற்றிய விவரங்களை எச். ஆர் சீகர் (H. R. Seager); சி. ஏ. குலிக் (C. A. Gulick) எழுதிய நூலில் காணலாம். Chaps. 6, 7. எச். டபிள்யு. லெயிட்லர் (H. W. Laidler), 'Concentration of Control in American Industry,' Chap. 2.

சர்வாதீனங்களில் பல வகைகள் உள. தனிப்பட்டவர்கள் தம் சொந்தத் திறமையைச் சர்வாதீன முறையில் பயன் படுத்தலாம். இதைத் தனிப்பட்டவர்களுடைய சர்வாதீனம் (personal monopoly) என்று சொல்லலாம். சில சர்வாதீனங்கள் சட்டபூர்வமானவையாக (legal monopolies) இருக்கின்றன. உதாரணமாக, அஞ்சல் அலுவலகத்துறை அரசினர் கண்காணிப்பில் உள்ள சர்வாதீனம். விற்பனை உரிமைகளையும் உற்பத்தி உரிமைகளையும் பெற்றவர்களுடைய சர்வாதீனங்கள் தனிப்பட்டவர்கள் கண்காணிப்பில் இருக்கின்றன. தெருக்களில் ஓடும் ரெயில்வேக்கள், மோட்டார் வண்டிகள் முதலியவைகளைக் கொண்டுள்ள நிறுவனங்கள் இயற்கைச் சர்வாதீனங்களாக (natural monopolies) இருக்கின்றன. வாயு உற்பத்தியும், ஆந்திரசைட் நிலக்கரி (anthracite coal) உற்பத்தியும் இயற்கையாக அமைந்த சர்வாதீன நிறுவனங்கள் வசமே இருக்கின்றன. சிறப்புப் பயிற்சிபெற்ற தொழிலாளர்கள் ஒற்றுமையுடன் நடந்துகொண்டால் அவர்கள் தொழிலாளர்கள் சர்வாதீனத்தை (labour monopoly) ஏற்படுத்தலாம். ஆனால், முதலாளிகள் உற்பத்தியின் அமைப்பில் ஏற்படுத்தும் சர்வாதீனத்தைப்பற்றிய விவரங்களையே நாம் அறிந்துகொள்ள வேண்டும். பல உற்பத்தி நிறுவனங்களை ஒருமுகப்படுத்தினால் சர்வாதீனத்தை ஏற்படுத்தலாம்.

சிலவகைச் சர்வாதீனங்கள் இயற்கையானவை என்பதை நாம் அறியலாம். மற்றும் சில பொதுமக்களுடைய நலனைக் காப்பாற்றுவதற்காக நிறுவப்பெற்றவை. ஒருவர் தம் சொந்தத் திறனைச் சர்வாதீன முறையில் பயன்படுத்தினால் அது ஓர் இயற்கைச் சர்வாதீனமாகும். ரெயில்வே தொழிலிலும் சர்வாதீனங்கள் தவிர்க்க முடியாதவை. அரசினர் அஞ்சல் அலுவலகத்தைப் பொதுமக்கள் நலனைக் கருதி ஏற்படுத்தலாம். தெருக்களில் ரெயில்களை ஓட்டுவதற்குச் சில நிறுவனங்களுக்குச் சர்வாதீன உரிமையைக் கொடுக்கலாம். பொதுமக்களுடைய நலனை ஏற்படுத்துவதற்காகவே சிலருக்கு உற்பத்தி உரிமைகளை அரசினர் வழங்குகின்றனர். ஆனால், முதலாளிகள் அமைக்கும் சர்வாதீனங்களைப்பற்றிக் கருத்து வேற்றுமைகள் இருக்கின்றன. இத்தகைய சர்வாதீனங்களைப் பற்றித் தீவிரமான கருத்துகளை நாம் கொள்ளக்கூடாது. ஒரு சர்க்கரைத் தொழிற்சாலையையோ அல்லது இரும்புத் தொழிற்சாலையையோ ஏற்படுத்துவதற்கு ஏராளமான தொகையைச் செலவு செய்யவேண்டும். ஆகையால், இதுபோன்ற தொழில்களுக்குத் தடையற்ற போட்டி உகந்ததன்று. தொழிலாளர்கள் கூட்டுப்

பேரங்கள் (collective bargaining) செய்து தம் நிலையை உயர்த்திக்கொள்ளச் செய்யும் முயற்சியையும் நாம் கண்டனம் செய்யக்கூடாது.

முதலாளிகளுடைய சர்வாதீனங்கள்—அவைகளுடைய நலன்களும் குறைபாடுகளும்

சர்வாதீன முறையில் பெருவாரியான அளவில் உற்பத்தி செய்யும் முறையைச் சிலர் ஆதரிக்கின்றனர்; சிலர் குறை கூறுகின்றனர். சர்வாதீனங்களை ஆதரிப்பவர்கள் அவை சிக்கனமான முறையில் பொருள்களை உற்பத்தி செய்யும், விற்பனையும் செய்யும் என்று குறிப்பிடுகின்றார்கள். சர்வாதீனங்கள் பெருவாரியான அளவில் பொருள்களை உற்பத்தி செய்கின்றன. ஆகையால், மிகவும் சிறந்த இடங்களில் உள்ள உற்பத்தி நிலையங்களை அவைகள் பயன்படுத்தலாம். மேலும், அவைகள் மிகவும் சிறந்த தளவாடங்களைப் பயன்படுத்தலாம். தொழில் மந்தமாக இருக்கும் காலங்களிலும் சர்வாதீனங்கள் நிலைமையைச் சமாளிக்க முடியும். பக்கவிளைவுகளைச் செம்மையான முறையில் பயன்படுத்தலாம். தொழில்முறைப் பகுப்பு (division of labour) மூலம் சிக்கனமாக உற்பத்தி செய்யலாம். நிருவாகத்துறையிலும் அவசியமற்ற செலவுகளை நீக்கி மிகவும் திறமையுள்ளவர்களை நிருவாகிகளாக அமர்த்தலாம். பெரிய நிறுவனங்கள் ஆராய்ச்சிக்கூடங்களை அமைத்து, அவைகளில் ஆராய்ச்சிகளை நடத்த ஏற்பாடு செய்ய முடியும். உற்பத்தியில் ஏற்படும் வீண் செலவுகளையும், தளவாடங்களுடைய திறமையின்மையையும் எளிதில் கண்டுபிடிக்கலாம். விற்பனை செய்வதற்காகச் செய்யும் செலவைக் குறைக்கலாம். சர்வாதீனங்கள் விற்பனையாளர்களை நியமிக்கவேண்டா; விளம்பரத்திற்காகப் பணம் செலவு செய்யவேண்டா. பல்வேறு பகுதிகளில் உள்ள உற்பத்தி நிலையங்கள் ஆங்காங்கே உள்ள தேவைகளுக்கேற்ற முறையில் பொருளுற்பத்தி செய்யலாம். ஆகையால், பொருள்களைப் பல்வேறு பகுதிகளுக்குச் செலுத்துவதற்காக மிகக் குறைந்த தொகையைச் செலவு செய்தால் போதும். சர்வாதீனங்கள் ஏற்றுமதித் தொழிலைப் பெருக்கலாம். கச்சாப்பொருள்களுடைய விலைகளையும், அவைகள் உற்பத்தி செய்யும் பொருள்களுடைய விலைகளையும் கட்டுப்பாடு செய்யலாம். ஆகையால், சர்வாதீனங்கள் மொத்த உற்பத்தியையும், மக்களுடைய பொருளாதார வாழ்க்கையையும் சிறந்த முறையில் கட்டுப்பாடு செய்ய முடியும். சர்வாதீனங்கள் வளர்ச்சியடைந்த காலத்தில் தடையற்ற போட்டியின் குறை

களைப் பலர் எடுத்துக் காட்டினர். 'போட்டி தொழிலை அறவே ஒழித்துவிடும்' என்று உற்பத்தியாளர்கள் கருதினார்கள்.[15]

சர்வாதீனங்கள் சிக்கனமான முறையில் பொருள்களை உற்பத்தி செய்கின்றன. ஆனால், அதன் பயனைப் பொது மக்கள் பெறுவதில்லை. சர்வாதீன நிறுவனங்களே மிகுதியான இலாபத்தை அடைகின்றன. அவைகள் உயர்ந்த விலையில் பொருள்களை மக்களிடம் விற்பனை செய்கின்றன. 'தொழில் தொகுப்புகள் (combinations) விலைகளை உயர்த்திவிடும். கச்சாப் பொருள்களுடைய விலைகளுக்கும், அவைகளைப் பயன்படுத்தி உற்பத்தி செய்த பொருள்களின் விலைகளுக்கும் உள்ள வேற்றுமையைத் தொழில்தொகுப்புகள் மிகைப்படுத்தும். பல ஆண்டுகள் ஏற்பட்ட தொழில் வளர்ச்சியின் பலனாக அடக்கச் செலவுகள் குறைந்தன. ஆனால், விலைகள் குறையவில்லை. ஆகையால், இணைப்பு முறையைப் பின்பற்றிய நிறுவனங்கள் மிகுதியான இலாபத்தை அடைந்தன என்று நாம் கருத வேண்டும்' என்று 1902ஆம் ஆண்டு தொழிற்குழுவினர் (Industrial Commission) குறிப்பிட்டனர்.[16] 'சர்வாதீனங்கள் பொருள்களின் விலைகளைச் சற்று உயர்த்தமுடியும் என்பதையும், அவைகளை உயர்த்திவிட்டன என்பதையும் நிலைநாட்டிவிட்டன' என்று பேராசிரியர் ஜெங்ஸ் (Jenks) கூறினார். சர்வாதீனங்கள் விலைகளை உயர்த்திவிட்டதால், அடக்கச்செலவு குறைந்ததை ஒட்டி அவைகள் பொருள்களின் விலைகளைக் குறைத்தனவா என்பதைப்பற்றிப் பேசுவதற்கே இடம் இல்லை.[17]

சர்வாதீனங்கள் பொருள்களை உயர்ந்த விலையில் விற்பனை செய்கின்றன. ஆனால், கரும்பு போன்ற கச்சாப்பொருள்களைக் குறைந்த விலை கொடுத்தே வாங்குகின்றன. ஏனெனில், கச்சாப்பொருள்களை வாங்குவதில் போட்டி இல்லை. சர்வாதீனங்கள் மக்களுக்குச் சிறந்த தொண்டாற்றுவதில்லை; நேர்த்தியான பொருள்களை அவர்களுக்குக் கொடுப்பதில்லை. சர்வாதீனங்கள் கொடுக்கும் பொருள்கள் தரத்தில் எப்படி இருந்தபோதிலும் அவைகளையே மக்கள் ஏற்றுக்கொள்ள

15 ஏ. ஜே. எட்டி (A. J. Eddy) என்பவர் தொழில்தொகுப்புகளை ஆதரித்தார். அவர்கள் கருத்துகளை 'The New Competition' (1914) என்ற நூலில் 'Competition is War, and War is Hell' என்ற தலைப்பில் விளக்கியுள்ளார்.

16 Final Report of the Industrial Commission, XIX, 621.

17 ஜெர்மய்யா டபிள்யு. ஜெங்ஸ் (Jermiah W. Jenks) 'Trusts and Industrial Combinations'. Department of Labour Bulletin No. 29. July, 1900, p. 765.

வேண்டியிருக்கின்றது. சர்வாதீனங்கள் எவ்வளவு நன்மைகளைக் கொண்டிருந்தபோதிலும், பொது மக்களும் கச்சாப் பொருள்களை உற்பத்தி செய்வோரும் அவைகளுடன் பேரம் செய்யும் சக்தியைப் பெறவில்லை; அவைகளையே சார்ந்து வாழ வேண்டிய நிலைமையில் இருக்கின்றனர்.

சர்வாதீனங்களுடைய நன்மைகளையும், தீமைகளையும் ஒப்பிட்டுப் பார்க்கும்பொழுது பெருவாரியான அளவில் உற்பத்தி செய்யும் எல்லா நிறுவனங்களும், சர்வாதீனங்களைப் போலவே சிக்கனமான முறையில் பொருள்களை உற்பத்தி செய்யலாம் என்பதை நாம் அறியலாம். ஆனால், பல தொழில்களில் சர்வாதீனங்கள் வளர்ச்சியடைந்திருக்கின்றன. எதிர்காலத்திலும் நாட்டில் சர்வாதீனங்கள் தொடர்ந்து இயங்கும் என்று நாம் நம்பலாம். ஆனால், அவை சமுதாயத்திற்குத் தீமை விளைவிக்கக்கூடியவை. ஆகையால் அவைகளை மக்கள் நன்மை பயக்கக்கூடியவை என்று நம்புவதில்லை.

தொடக்க காலத்தில் டிரஸ்ட் எதிர்ப்பு இயக்கம்

அரசினர் தொடக்க காலத்தில் ஆர்வத்துடன் தலையிடாக்கொள்கையைப் பின்பற்றினர். உற்பத்தியாளர்கள் மிகுதியான ஊக்கத்துடன் இணைப்பு முறையைப் பின்பற்றினர். ஆனால், பலர் நாளடைவில் சர்வாதீனங்களை வெறுத்தனர். ஆங்கிலேயப் பொதுச் சட்டத்தை (English Common Law) ஒட்டிய கருத்தைக் கொண்ட மக்கள் சர்வாதீனங்களை வெறுத்தனர். தொழில் நிறுவனங்களை உற்பத்தியாளர்கள் இணைத்ததால் சிலர் தம் வேலையை இழந்தனர். இவர்கள் இணைப்பு முறையையும் சர்வாதீனங்களையும் வெறுத்தனர். மேலும், நாட்டின் உற்பத்திச் சாதனங்கள் ஒரு சில பொறுப்பற்ற முதலாளிகள் கைகளில் சிக்கிவிடும் என்று பலர் அஞ்சினர். பென்சில்வேனியாவில் உள்ள ஆந்திரசைட் நிலக்கரியில் பெரும்பகுதியை 1873ஆம் ஆண்டு ஆறு பெரிய கூட்டுப்பங்கு நிறுவனங்கள் கொண்டிருந்தன. நிலக்கரியை மற்ற இடங்களுக்கு ஏற்றிச் செல்வதற்கு வேண்டிய போக்குவரத்து வசதிகளையும் இந்த ஆறு நிறுவனங்கள் கண்காணித்தன. பென்சில்வேனியாவில் கிடைக்கும் பிட்டுமின் நிலக்கரியும் இவை வசமே இருந்தது. 1882ஆம் ஆண்டு ஸ்டாண்டர்ட் ஆயில் கம்பெனியின் எண்ணெயைச் சுத்தம் செய்யும் 39 நிலயங்கள் மொத்தத்தில் 90 சதவீதம் எண்ணெயைச் சுத்தம் செய்தன.

'நாட்டில் மக்கள் பெறும் எரிபொருள்களை ஒரு சிலரே உற்பத்தி செய்கின்றனர்; மற்றவர்கள் எரிபொருள்களை உற்பத்தி செய்ய முடியவில்லை. தீக்குச்சிகள், எஞ்சின்கள், மின்சாரம் போன்ற எல்லா வகை எரிபொருள்களையும் குறிப்பிட்ட சிலரே உற்பத்தி செய்கின்றனர். நாட்டிலுள்ள கடினமான நிலக்கரியும், மென்மையான நிலக்கரியும், உலைகளும் (furnaces) பொருள்களைச் சூடுபடுத்தும் கருவிகளும், அடுப்புகளும், சாதாரண வேம்பாக்களும் (boilers), நீராவி வேம்பாக்களும் (steam boilers), அவைகளுடைய கருவிகளும் எரிபொருள்களாகப் பயன்படும் வாயுவும், இயற்கை வாயுவும் (natural gas), வாயுக் குழாய்களும், மின்சார விளக்குகளும், மின்சாரக் கருவிகளும் மேலே குறிப்பிட்ட நிறுவனங்களாலேயே உற்பத்தி செய்யப்படுகின்றன. மின்சாரத்தைக் கைவிட்டு, வாயுவைப் பயன்படுத்தினாலும் மேலே குறிப்பிட்ட சில நிறுவனங்களிடமே மக்கள் எரிபொருள்களை வாங்கவேண்டியிருக்கின்றது. மண்ணெண்ணெயைக் கைவிட்டு மெழுகுவத்திகளைப் பயன்படுத்தினாலும், மக்கள் மெழுகுவத்திகளை அந்த நிறுவனங்களிடமே வாங்கவேண்டியிருக்கின்றது. ஏனெனில், எல்லா எரிபொருள்களையும் மேலே குறிப்பிட்ட நிறுவனங்களே உற்பத்தி செய்கின்றன' என்று சர் ஹென்ரி டெமரெஸ்ட் லாயிட் (Sir Henry Demarest Lloyd) என்பவர் 1894-ல் கூறினார்.

1904-க்குள் நாட்டின் பெரிய நிறுவனங்கள் முக்கியமான தொழில்கள் அனைத்தையும் கண்காணித்தன. அவைகள் சர்வாதீனங்களாக வளர்ச்சியடைந்துவிட்டன. தொழில் தொகுப்புகளையும் சர்வாதீனங்களையும் மக்கள் வெறுத்தனர். நாட்டின் உற்பத்திச் சாதனங்களை ஒருசில சர்வாதீன நிறுவனங்கள் கட்டுப்படுத்துவதை அவர்கள் விரும்பவில்லை. இந்த நிறுவனங்கள் நேர்மையற்ற முறையில் போட்டியிடுவதையும் சட்டத்தை மீறுவதையும் மக்கள் விரும்பவில்லை. சட்டத்தை மீறிச் சர்வாதீன முறைகளைப் பின்பற்றிய நிறுவனங்கள் வெற்றிகரமாகத் தொழில் செய்தன. தொழில் தொகுப்புகளில் சேராத சில நிறுவனங்களுக்கு மற்றப் பெரிய நிறுவனங்கள் பல தொல்லைகளைக் கொடுத்தன. பெரிய நிறுவனங்கள் ரெயில்வே கம்பெனிகளிடம் கட்டணச் சலுகைகள் பெற்றன. ஸ்டாண்டர்ட் ஆயில் கம்பெனி இத்தகைய சலுகைகளைப் பெற்றதனால்தான் வெற்றிகரமாகத் தொழில் நடத்தியது. இத்தகைய நிறுவனங்கள் சட்டத்தை மீறியதோடல்லாமல் அரசியல் அதிகாரத்தைக் கைப்பற்றுவதற்கும் நேர்மையற்ற முறைகளைப் பின்பற்றின. குறிப்பாகத்

தேர்தல் காலங்களில் சர்வாதீனங்கள் நேர்மையற்ற முறைகளைப் பின்பற்றின. 'சில கூட்டுப்பங்கு நிறுவனங்கள் ஏராளமான பொருளை ஈட்டியிருக்கின்றன. அவைகளிடம் இருக்கும் செல்வத்தைச் சற்று நோக்கினால் இந்த நாட்டில் சுதந்திரத்துடன் இயங்கும் அரசாங்கம் இருக்கமுடியுமா என்ற ஐயப்பாடு எழுகின்றது. மேலே குறிப்பிட்ட நிறுவனங்கள் தம்மிடம் இருக்கும் ஏராளமான செல்வத்தை விருப்பம்போல் பயன்படுத்துகின்றன. ஆகையால், பொதுமக்கள் பல தொல்லைகளுக்கு இலக்காகிவிட்டனர்' என்று மிச்சிகன் மாநில நீதி மன்றம் 'டயமண்ட் மாட்ச் கம்பெனி' (Diamond Match Company) என்ற டிரஸ்ட் நிறுவனம்பற்றிய வழக்கில் தீர்ப்பளிக்கும்பொழுது குறிப்பிட்டது.[18] இதே கருத்தை மக்களும் கொண்டிருந்தனர்.

சர்வாதீன நிறுவனங்கள் நிதி நிருவாகத்திலும் நாணயத்துடன் நடந்துகொள்ளவில்லை. அவைகளுடைய பங்குகள் மதிப்பை இழந்தன. அவைகள் பாங்குகளுக்கும், வழக்கறிஞர்களுக்கும் ஏராளமான தொகையைக் கொடுத்தன. மேலும், தொழிலாளர்கள் சர்வாதீன நிறுவனங்களுடன் பேரம் செய்ய முடியவில்லை. சர்வாதீனங்கள் முதலாளிகளுடைய அதிகாரத்தைப் பெருக்கிவிட்டன. யுனைடெட் ஸ்டேட்ஸ் ஸ்டீல் கார்ப்பரேஷன் (United States Steel Corporation) என்ற நிறுவனம் முப்பது ஆண்டுகளாகத் தொழிலாளர்களுடைய சங்கங்கள் ஏற்படுவதைத் தடைசெய்துவிட்டது. மற்ற நிறுவனங்களில் தொழிலாளர் இயக்கங்கள் ஏற்படுவதையும் கார்ப்பரேஷன் தடைசெய்தது.

நாட்டில் நிலவிய நிலைமையை நன்றாக உற்று நோக்கிய சிலர் விரைவில் சர்வாதீனங்கள் வளர்ச்சியடைவதை விரும்பவில்லை. அவைகளுடைய அதிகாரங்களையும், பொறுப்பற்ற போக்குகளையும் அவர்கள் கண்டனம் செய்தனர். அக்காலத்தில் வெளியான சில நூல்கள் மக்கள் கருத்தை விளக்கின. 1879-ல் ஹென்ரி ஜார்ஜ் (Henry George) என்பவர் 'Progress and Poverty' என்ற நூலை எழுதினார். நிலத்தின் மதிப்பை அடிப்படையாகக் கொண்டு, 'ஒரே வரியை' (single tax) விதித்தால், சர்வாதீனங்களால் ஏற்படும் பிரச்சினைகளைத் தீர்க்கலாம் என்பது ஹென்ரி ஜார்ஜ் அவர்களுடைய கூற்று. எட்வர்ட் பெல்லாமி (Edward Bellamy) என்பவர் 'Looking Backward' (1887) என்ற நூலை எழுதினார். அவர் சோஷலிச முறையைப் பின்பற்றுவதே சிறந்த

[18] Richardson *v.* Buhl et al., 77 Michigan State Reports 658.

கொள்கையாகும் என்று கூறினர். 1894-ல் ஹென்ரி டெமாரெஸ்ட் லாயிட் (Henry Demarest Lloyd) என்பவர் 'Wealth Against Commonwealth' என்ற நூலில் டிரஸ்டு முறையைக் கடுமையாகத் தாக்கினர். சில அரசியல்வாதிகளும் சர்வாதினங்களை எதிர்த்தனர். 1872-ல் சர்வாதீனங்களுக்கும் ரெயில்வே நிறுவனங்களுக்கும் அரசினர் இலவசமாக நிலங்களைக் கொடுக்கும் பழக்கத்தை முக்கியமான அரசியல் கட்சிகள் எதிர்த்தன. 1880-ல் கிரீன்பாக்குக் கட்சியினரும், 1884-ல் சர்வாதீன எதிர்ப்புக் கட்சியினரும் (Anti-Monopolists) சர்வாதீனங்களை ஒழிப்பதற்கு நடவடிக்கைகள் எடுக்க வேண்டுமென்று அரசாங்கத்தைக் கேட்டுக்கொண்டனர். குடியரசுக் கட்சியும், ஜனநாயகக் கட்சியும், மது விலக்கை ஆதரித்த கட்சியும் (Prohibition party), தொழிலாளர் கட்சியும் (Union Labour) சர்வாதீனங்களை எதிர்த்தன. சர்வாதீனங்கள் நாட்டின் பொதுச் சட்டத்துக்கு (Common Law) முரண்பாடு கொண்டவை. 1890-க்குள் 27 மாநிலங்கள் சர்வாதீன எதிர்ப்புச் சட்டங்களை இயற்றின. 15 மாநிலங்கள் சர்வாதீனங்களை ஒழிப்பதற்காகத் தம் அரசியல் அமைப்புகளை மாற்றி அமைத்தன. 1890-ல் மத்திய அரசாங்கமும் நடவடிக்கை எடுத்தது.

ஷெர்மன் டிரஸ்ட் எதிர்ப்புச் சட்டம் (Sherman Antitrust Act)

1890-க்குள் டிரஸ்ட் எதிர்ப்பு இயக்கம் வளர்ச்சியடைந்து விட்டது. மக்கள் மாநிலச் சட்டங்கள் போதாவென்று மத்திய அரசின் சட்டங்களையும் வேண்டினர். 1888-ல் நியூயார்க் மாநிலத்தின் கீழ்ச் சபையும், செனட் சபையும் இரு குழுக்களை அமைத்தன. இக் குழுக்கள் நிலைமையைச் சீர்திருத்தியமைப்பதற்கு வழிகளை வகுக்காமல் பொதுமக்களுடைய கருத்தையே எடுத்துரைத்தன.[19] ஜனாதிபதி ஹாரிசன் (President Harrison) 1889ஆம் ஆண்டு டிசம்பர் மாதம் காங்கிரஸ் சபைக்கு ஒரு செய்தியை விடுத்தார். சதிகளைப் போல் அமைந்துள்ள சர்வாதீனங்களை ஒழிக்க வேண்டுமென்று அவர் செய்தியில் குறிப்பிட்டார்.[20] 1888ஆம் ஆண்டு பல டிரஸ்ட் எதிர்ப்புச் சட்டங்களைச் சட்டசபையில் புகுத்தினர். இரண்டாண்டுகள்

19 'Report of Investigations of Trusts', House Reports, 50th Cong., 1st Sess., 1887-88. Vol. IX, Serial Number 3112; Report of the Senate Committee of General Laws on Investigation Relative to Trusts, March 6, 1888.

20 ரிச்சர்ட்ஸன் (Richardson), 'Messages and Papers of the Presidents', IX, 43.

விவாதம் செய்தபின் இறுதியில் காங்கிரஸ் சபை ஒரு மசோதாவை இயற்றியது. குடியரசுக் கட்சியினர் மக்கின்லி வரியை (McKinley tariff) ஆதரித்தனர். அந்த வரிக்கு மற்றக் கட்சியின் ஆதரவைப் பெறுவதற்காக அக் கட்சியினர் டிரஸ்ட் எதிர்ப்புச் சட்டத்தை எதிர்க்கவில்லை. மாறுதல்களை விரும்பாத குடியரசுக் கட்சியினருடைய ஆதரவைக் கொண்டே காங்கிரஸ் டிரஸ்ட் எதிர்ப்புச் சட்டத்தை இயற்றியது.

1890ஆம் ஆண்டு ஷெர்மன் டிரஸ்ட் எதிர்ப்புச் சட்டம் அமுலில் வந்தது. அச் சட்டம் எட்டுப் பகுதிகளைக் கொண்டிருந்தது. அவை முறையே :

பகுதி 1:—டிரஸ்டுகளும் மற்றத் தொழில் தொகுப்புகளும் இராச்சியங்களிடையே நிலவும் வர்த்தகத் தொடர்பைப் பாதித்ததால் அவை சட்டவிரோதமானவையாகும். அயல்நாட்டு வர்த்தகத்தைப் பாதிக்கும் டிரஸ்டுகளும் சட்டவிரோதமானவையாகும்.

பகுதி 2:—வர்த்தகத் துறையிலும் தொழில்துறையிலும் சர்வாதீனங்களை நிறுவ முயற்சி செய்வது சட்டவிரோதமாகும். சட்டத்தை மீறுவோர் அபராதத்தைச் செலுத்த நேரிடும். அரசாங்கம் அவர்களைச் சிறைக்கும் அனுப்பலாம். சர்வாதீனங்களால் பாதிக்கப்பட்டவர்கள் அந்த நிறுவனங்களிடம் இழப்பு ஈட்டைப் பெறலாம். பல இடங்களுக்குச் சென்று நீதி வழங்கும் நீதிமன்றங்கள் சட்டத்தை மீறும் உற்பத்தியாளர்களுக்குத் தண்டனை கொடுக்கலாம். சட்டத்தை மீறுவோர்மீது அட்டார்னி ஜெனரல் அவர்கள் வழக்குத் தொடரலாம்.

ஷெர்மன் சட்டம் நேர்மையான முறையில் தொழில் செய்வோருடைய தொழிலைப் பாதித்ததென்றும், இயற்கையான பொருளாதார வளர்ச்சியைப் பாதித்தது என்றும் சிலர் கருதினர். ஷெர்மன் சட்டத்தை உருவாக்கிய குழுவினர் அச் சட்டம் புதியதன்று என்றும், பழைய ஆங்கிலேயப் பொதுச் சட்டத்தின் கருத்தையே அது கொண்டிருந்ததென்றும் கூறினர். ஷெர்மன் சட்டம் 'வர்த்தகத்தைப் பாதிக்கும் சதி; தொழில் தொகுப்பு முதலியவைகளுக்கு விளக்கம் கொடுக்கவில்லை'. வேண்டுமென்றே ஷெர்மன் சட்டத்தைச் சர்வாதீனங்களுக்கு விளக்கம் கொடுக்காத ஒரு பொதுச் சட்டமாக இயற்றினர். சட்டத்தின் பொருளை நீதிமன்றமே விளக்க வேண்டுமென்பதும், நேர்மையான முறையில் தொழில் நடத்தும் நிறுவனங்களைச் சட்டம் பாதிக்கக்கூடாதென்பதும் சட்டத்தை இயற்றியவர்களுடைய நோக்கமாகும்.

'காங்கிரஸ் இயற்றிய முக்கியமான சட்டங்களுள் ஷெர்மன் சட்டம் ஒன்றுகும்' என்று குல்லம் (Cullom) என்ற செனட் சபையின் அங்கத்தினர் கருதினர். ஆனால், ஷெர்மன் சட்டம் எதிர்பார்த்தபடி பயனளிக்கவில்லை. இதற்கு மூன்று காரணங்கள் இருந்தன. 1890-க்குப் பின் ஒரு பொருளாதார மந்தம் ஏற்பட்டது. மந்த காலத்தில் உற்பத்தியாளர்கள் இணைப்பு முறையைப் பின்பற்றவில்லை. சட்டம் தொழில் தொகுப்புகளைச் சரியாக விளக்காததால் சட்டத்தை அமலில் கொண்டுவருவது கடினமான காரியமாகிவிட்டது. மேலும் மத்திய அரசாங்கம் சட்டத்தை அமலுக்குக் கொண்டுவருவதில் அக்கறை காட்டவில்லை. 1893ஆம் ஆண்டு ஏற்பட்ட பீதி அமெரிக்காவில் தொழிலைத் தாற்காலிகமாகப் பாதித்தது. மத்திய அரசும், மாநில அரசாங்கங்களும் தம் பொறுப்புகளையும் பணிகளையும் பெருக்கிக்கொள்ள விரும்பவில்லை. மேலும், ஹாரிசன் பதவியிலிருந்த காலத்தில் அரசாங்கம் வலிமையற்றிருந்தது. அவருக்குப் பின் பதவிக்கு வந்த கிளீவ்லாந்து காலத்தில் அவர் கிழக்குப் பகுதியில் உள்ள முதலாளிகளுடைய ஆதரவை நாடினர். ஆகையால், சர்வாதீனங்களைக் கட்டுப்பாடு செய்ய மேலும் அரசினர் சட்டங்களை இயற்றவில்லை. மக்கின்லி (McKinley) பதவியிலிருந்த காலத்தில் இணைப்பு முறை எவ்விதக் கட்டுப்பாடுமின்றி வளர்ச்சியடைந்தது. 1901ஆம் ஆண்டுவரை அரசினர் சர்வாதீன நிறுவனங்கள்மீது 18 வழக்குகளைத் தொடர்ந்தனர். ஆனால், அரசாங்கத்தின் முயற்சி பயனளிக்கவில்லை. தலையிடாக் கொள்கைக்குப் பலர் ஆதரவு கொடுத்தனர். டிரஸ்ட் நிறுவனங்களையும், தொழில் தொகுதிகளையும் கட்டுப்பாடு செய்வது எளிதாக இல்லை. ஆகையால், நீதிமன்றம் திட்டவட்டமான தீர்ப்புகளைக் கொடுக்க முடியவில்லை.

'தி அமெரிக்கன் சுகர் ரிபைனிங் கம்பெனி' (The American Sugar Refining Company) பென்சில்வேனியாவில் உள்ள நான்கு சர்க்கரை உற்பத்தி நிலையங்களைத் தன்னுடன் இணைத்துக் கொண்டு உற்பத்தியாகும் சர்க்கரையில் 95 சதவீதத்தைக் கட்டுப்பாடு செய்தது. 1895ஆம் ஆண்டு உயர் நீதிமன்றம் சுகர் ரிபைனிங் கம்பெனியைச் சட்டவிரோதமானது என்று தீர்ப்பளிக்க மறுத்துவிட்டது. ஏனெனில், ஷெர்மன் சட்டம் வர்த்தகத்தைத் தடைசெய்யும் நிறுவனங்களையே சட்டவிரோதமானவையாகக் கருதியது. சர்க்கரையை உற்பத்தி செய்யும் ஒரு நிறுவனம் வர்த்தகத்தைத் தடை செய்யவில்லை. ஆகையால், சுகர் ரிபைனிங் கம்பெனி சட்டவிரோதமானதன்று

என்று உயர் நீதிமன்றம் குறிப்பிட்டது.[21] ஆனால், நான்காண்டு களுக்குப் பிறகு அடிஸ்டன் குழாய் வழக்கில் (Addyston Pipe Case) நீதிமன்றம் வேறு தீர்ப்பைக் கூறியது. பூல் ஒப்பந் தத்தில் சேர்ந்திருந்த நிறுவனங்கள் குழாய்களை உற்பத்தி செய்தபோதிலும் அவைகள் மாநில எல்லைகளைக் கடந்த வர்த்தகத்தில் ஈடுபட்டிருந்தமையால், பூல் ஒப்பந்தம் சட்ட விரோதமானதாகும் என்று நீதிமன்றம் கூறியது.[22] ரெயில்வே கம்பெனிகள் ஷெர்மன் சட்டத்திற்குட்பட்டவை என்று நீதிமன்றம் கருதியது. இரண்டு ரெயில்வே நிறுவனங்களை நீதிமன்றம் சட்டவிரோதமானவை என்று கூறியது.[23] ஷெர்மன் சட்டம் ஓரளவு பயனளித்தது என்பது உண்மையே. ஆனால், பேராசிரியர் ஜெங்ஸ் (Prof. Jenks) 'இச் சட்டங்களையும் நீதி மன்றங்களின் தீர்ப்புகளையும் சற்று உற்று நோக்கினால் சட்டங்கள் பயனற்றுவிட்டன என்பது புலனாகும்' என்று கூறினர். அவர் கூற்றில் ஓரளவு உண்மை இருக்கின்றது.[24]

ஷெர்மன் சட்டம் இணைப்பு முறையைத் தடை செய்யத் தவறிவிட்டது. ஆனால், முதலாளிகள் அச் சட்டத்தைப் பயன் படுத்தித் தொழிலாளர்களைக் கட்டுப்படுத்தினர்; தொழி லாளர் சங்கங்களுக்குப் பல தொல்லைகளைக் கொடுத்தனர். 1894-ல் நடந்த புல்மன் வேலைநிறுத்தத்தைத் தடை செய்வதற்கு அரசினர் ஷெர்மன் சட்டத்தைப் பயன்படுத் தினர். வேலைநிறுத்தம் இராச்சியங்களிடையே நடக்கும் வர்த்தகத்திற்கு இடையூருக இருந்தது என்ற காரணத்தைக் காட்டி ஒரு தடையுத்தரவுமூலம் தொழிலாளர்களுடைய முயற்சியை முறியடித்தனர். டான்பியூரி ஹாட்டர் வழக்கில் (Danbury Hatters' Case) நீதிமன்றம் தொழிலாளர் சங்கங் களுக்கு எதிராகத் தீர்ப்பளித்தது. கூட்டு மறுப்புச் செய்யவும் (boycott), தொழிலாளர்கள் தொழிற்சாலைகளுக்கு ஏதாவது சேதம் விளைவித்தால் தொழிலாளர் சங்கங்களே அதற்குப் பொறுப்பேற்றுக் கொள்ளவேண்டும் என்று நீதிமன்றம் தீர்ப்பளித்தது. சில நீதிமன்றங்கள் தொழிலாளர் சங்கங்கள் சட்டபூர்வமாக இயங்குவதையே சரியல்ல என்று கருதின. ஏனெனில், அவைகளுடைய விதிகள் தடையற்ற வர்த்தகத்திற்கு இடையூறுகளை விளைவித்தன என்று நீதி

21 U.S.v.E.C. Knight Company, 156 U.S.1.

22 Addyston Pipe and Steel Co. v. U.S., 175 U.S., 211 (1899)

23 U.S.v. Trans-Missouri Freight Association, 166 U.S. 341 (1897) and U.S. v. Joint Traffic Association, 171. U. S. 505 (1898)

24 J. W. Jenks 'The Trust Problem' reu. ed., (1905), p.218.

மன்றங்கள் கருதின. தொழிலாளர்களுடைய சங்கங்களும் அவைகளுடைய விதிகளும் பொதுச் சட்டத்திற்கும், ஷெர்மன் சட்டத்திற்கும் விரோதமானவை என்பது சில நீதிமன்றங் களின் கருத்தாகும்.[25] 1914ஆம் ஆண்டு அரசினர் கிளேட்டன் சட்டத்தை இயற்றினர். தொழிலாளர் சங்கங்கள் இச் சட்டத்திற்குட்படா. ஆனால், இச் சட்டமும் எதிர்பார்த்தபடி பயனைக் கொடுக்கவில்லை. இது தொழில் நிறுவனங்களைச் செம்மையான முறையில் கட்டுப்படுத்தவில்லை.

டிரஸ்ட் எதிர்ப்பு இயக்கத்தின் மீட்சியும், அதன் குறைகளை எடுத்துக்காட்டுவோரின் செயல்களும்

ஸ்பானிய-அமெரிக்கப் போருக்குப்பின் ஒரு பொருளாதார வீக்கம் (loom) ஏற்பட்டது. பல உற்பத்தியாளர்கள் இணைப்பு முறையைப் பின்பற்றினர். அவர்கள் பொது மக்களுடைய நலன்களைக் கருதாமல் நேர்மையற்ற செயல்களைச் செய்தனர். எனவே, பலர் மீண்டும் டிரஸ்ட் முறையை எதிர்த்தனர். 1903-1904ஆம் ஆண்டில் இடா எம். டார்ப்வெல் என்பவர் 'ஸ்டாண்டர்ட் ஆயில் கம்பெனியின் வரலாறு' (History of the Standard Oil Company) என்ற கட்டுரையை 'மக்லூர்' பத்திரிகையில் (MeClure's Magazine) பிரசுரம் செய்தார். லிங்கன் ஸ்டீபன் (Lincoln Steffen) 1904-ல் 'Shame of the Cities' என்ற நூலில் மாவட்ட ஆட்சியில் இருந்த ஊழல்களை அம்பலப்படுத்தினர். தாமஸ் லாசன் (Thomas Lawson) என்பவர் 'Everybody's Magazine' என்ற பத்திரிகையில் 'Frenzied Finance' என்ற கட்டுரையை எழுதினர். அதில் அவர் பங்குமாற்று நிலையங்களின் ஊழல்களை எடுத்துக் காட்டினர். இறைச்சியைப் பெட்டிகளில் அடைக்கும் தொழிலில் இருந்த ஊழல்களை அப்டன் சின்கிளேர் (Upton Sinclair) என்பவர் 'The Jungle' (1906) என்ற நூலில் எடுத்துக் காட்டினர். Everybody's Magazine என்ற பத்திரிகையில் 'உலகிலேயே மிகப் பெரிய டிரஸ்ட்' (The Greatest Trust in the World) என்ற தலைப்பில் எழுதிய பல கட்டுரைகள்மூலம் சார்லஸ் எட்வர்ட் ரஸ்ஸல் (Charles Edward Russell) என்பவர் இறைச்சி உற்பத்தியில் டிரஸ்டுகள் செய்த தவறுகளை விளக்கினர். 1906-ல் வின்ஸ்டன் சர்சில் (Winston Churchill) 'கானிஸ்டன் (Coniston) என்ற நூலில் மாநிலச் சட்டசபைகள் எப்படி ரெயில்வே கம்பெனிகளுக்குக் கீழ்ப்படிந்து நடந்தன என்பதை

[25] Kealy *v*. Faulkner, 18 Ohio Superior and Common Pleas Decision 498 (1908); Hitchman Coal and Coke Co. *v*. Mitchell, 202 Fed. 512 (1912).

விளக்கினார். ரே ஸ்டானர்ட் பேக்கர் (Ray Stannard Baker) என்பவர் 'மக்லூர்' பத்திரிகையில் எழுதிய பல கட்டுரைகளில் ரெயில்வே நிறுவனங்களுடைய ஊழல்களை வெளிப்படுத்தினார். அவர் 'Railroads on Trial' என்ற தலைப்பில் பல கட்டுரைகள் எழுதினார். அதே பத்திரிகையில் ஜே.பி. ஹென்ரிக் (J.B. Henrick) என்பவர் 1907-ல் 'The Story of Life Insurance' என்ற தலைப்பில் ஒரு கட்டுரை எழுதினார். ஆயுள் இன்சூரன்சு கம்பெனிகள் எப்படிச் சட்டத்தை மீறித் தவறான செயல்களைச் செய்தன என்பதை அவர் வெளிப்படுத்தினார். மற்ற நூல்களும் பத்திரிகைகளும் பெரிய நிறுவனங்களுடைய தவறான செயல்களை எடுத்துக்காட்டின. அரசியல் தலைவர்களுடைய தவறான செயல்களையும் அவை வெளிப்படுத்தின. 1896, 1900, 1904ஆம் ஆண்டுகளில் நடந்த தேர்தல்களில் ஜனநாயகக் கட்சியினர் டிரஸ்ட் நிறுவனங்களின் குறைகளையும் ஊழல்களையும் எடுத்துக்காட்டி, அவைகளை ஒழிப்பதற்கு நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும் என்று வற்புறுத்தினர்.

பலர் சர்வாதீனங்களுடைய போக்குகளையும் குறைபாடுகளையும் மிகைப்படுத்தினர். ஆனால், அவர்களுடைய கூற்றில் ஓரளவு உண்மை இருந்தது. அவர்கள் சர்வாதீனங்களைக் கண்டனம் செய்தமையால், டிரஸ்ட் எதிர்ப்பு இயக்கம் வலிமை பெற்றது. ஜனாதிபதி தியோடர் ரூஸ்வெல்ட்டே இவ்வியக்கத்தின் தலைவரானார். 1902ஆம் ஆண்டு அவர் பல இடங்களுக்குச் சென்று சொற்பொழிவாற்றினார். டிரஸ்டுகளைக் கண்டனம் செய்தார். அடுத்த ஆண்டு அவர் டிரஸ்டுகளைக் கட்டுப்படுத்த மூன்று சட்டங்களை இயற்றினார். இவைகளுள் 'எக்ஸ்பிடைடிங் சட்டம்' (Expediting Act) முதல் சட்டமாகும். அதன்படி ஷெர்மன் சட்டத்தை ஒட்டிய வழக்குகளையும், இராச்சியங்களின் வர்த்தகச் சட்டத்தை (Inter-State Commerce Act) ஒட்டிய வழக்குகளையும் உயர் நீதிமன்றம் முதன் முதலில் விசாரணை செய்யவேண்டும். 'எல்கின் கட்டணச் சலுகை எதிர்ப்புச் சட்டம்' (Elkin's Anti-rebate Act) என்ற சட்டம் ரெயில்வே நிறுவனங்கள் சில நிறுவனங்களுக்குக் கட்டணச் சலுகைகள் கொடுக்கும் மிகத் தவறான பழக்கத்தைத் தடை செய்தது. கட்டணச் சலுகைகள்பற்றிய சட்டங்களைத் தெளிவுபடுத்தியது. மூன்றாவது சட்டப்படி அரசினர் ஒரு வர்த்தகத் தொழிலாளர் துறையை நிறுவினர். ஒரு கூட்டுப் பங்கு நிறுவனக் கழகத்தையும் (Bureau of Corporations) ஏற்படுத்தினர். இக் கழகம், 'கூட்டுப் பங்கு நிறுவனங்களின் அமைப்பு, நிருவாகம் முதலியவைகளைப்பற்றிய விசாரணைகளை

நடத்தும்'. அதே ஆண்டு வட பத்திரக் கம்பெனிமீது (The Northern Securities) வழக்குத் தொடரவேண்டும் என்று ஜனாதிபதி அட்டார்னி ஜெனரலுக்கு ஆணையிட்டார். வட பத்திரக் கம்பெனி ஒரு ஒல்டிங் கம்பெனியாகும். அது 'தி கிரேட் நார்த்தர்ன் கம்பெனி', 'வட பசிபிக் கம்பெனி', 'சிகாகோ, பர்லிங்டன், குவிஸ்னி (Quisny) கம்பெனிகள்' முதலிய நிறுவனங்களுடைய பங்குகளைக் கொண்டிருந்தது; நியூஜெர்ஸியில் தனது தலைமைக் காரியாலயத்தைக் கொண்டிருந்தது. இந்த வழக்கில் அரசினர் பெற்ற வெற்றி, ஷெர்மன் சட்டம் ஒரு பயனற்ற சட்டமன்று என்பதை எடுத்துக்காட்டியது.[16] ரூஸ்வெல்ட் பதவியில் இருந்த காலத்தில் அரசினர் 19 சிவில் வழக்குகளையும், ஐந்து கிரிமினல் வழக்குகளையும் சர்வாதீனங்களை எதிர்த்துத் தொடர்ந்தனர். டாஃப்ட் (Taft) ஜனாதிபதியாக இருந்த காலத்தில் ஷெர்மன் சட்டத்தை வெற்றிகரமாகச் செயலாற்றினர். 1906ஆம் ஆண்டு அரசாங்கம் சுத்தமான உணவு, மருந்துச் சட்டத்தை (Pure Food and Drug Act) அரசாங்கம் இயற்றியது. அரசினர் மக்களுடைய நலன்களைக் காப்பாற்றுவதற்கு நடவடிக்கைகளை எடுத்தனர். இறைச்சி விற்பனையை மேற்பார்வையிட ஒரு சட்டத்தை (Meat Inspection Act) இயற்றினர்.

ஸ்டாண்டர்ட் ஆயில் கம்பெனியையும் அமெரிக்கன் டொபாகோ கம்பெனியையும் கலைத்தல்

டாஃப்ட் (Taft) ஜனாதிபதியாகப் பணிபுரிந்த காலத்தில் டிரஸ்டுகளுடைய பிரச்சினையைத் தீர்ப்பதற்கு ஒரு புதிய முறையை அரசினர் பின்பற்றினர். மத்திய அரசு கூட்டுப் பங்கு நிறுவனங்களைப் பதிவு செய்ய ஓர் ஆணையர் அலுவலகத்தை நிறுவவேண்டும். ஒவ்வொரு நிறுவனமும் ஒரு சாசனத்தைப் பெறவேண்டும். ஆணையர் கூட்டுப் பங்கு நிறுவனங்களுக்குச் சாசனத்தைக் கொடுக்கும்பொழுது அவைகளுடைய அமைப்பை நன்கு பரிசீலனை செய்யவெண்டும். நிறுவனங்கள் ஆணையரிடம் பெற்ற சாசனங்களைக் காங்கிரஸ் ரத்து செய்யலாம். மேலே குறிப்பிட்ட ஆணையர் அலுவலகத்தை ஏற்படுத்துவதற்காகக் காங்கிரஸ் சபையில் ஒரு மசோதாவைப் புகுத்தினர். ஆனால், இந்த மசோதாவை இயற்றுவதில் பொதுமக்கள் அக்கறை காட்டவில்லை.

[16] Northern Securities Co. et al *v.*U.S., 193 U.S. 360.

ஆகையால், சில சர்வாதீன நிறுவனங்களை எதிர்த்து அரசினர் நீதிமன்றத்தில் வழக்குத் தொடர்ந்தனர். நீதிமன்றம் 1911-ல் சர்வாதீனங்களுக்குப் பாதகமாகத் தீர்ப்பளித்தது. அரசாங்கம் நியூஜெர்ஸியில் உள்ள ஸ்டாண்டர்ட் ஆயில் கம்பெனியை எதிர்த்து வழக்குத் தொடர்ந்தது. ஸ்டாண்டர்ட் ஆயில் கம்பெனியுடன் இணைந்திருந்த துணை உற்பத்தி நிலையங்கள் தனி நிறுவனங்களாக என்றுமே இயங்கவில்லை. அவை ஸ்டாண்டர்ட் கம்பெனியின் கிளைகளாகவே இயங்கின என்று கம்பெனியின் முதலாளிகள் வாதாடினர். கம்பெனி என்றுமே வர்த்தகத்திற்கு இடையூறு விளைவிக்கவில்லை என்று முதலாளிகள் கூறினர். ஸ்டாண்டர்ட் ஆயில் கம்பெனி தானாகவே ஒரு பெரிய நிறுவனமாக வளர்ச்சியடைந்து விட்டது என்பது அவர்களுடைய கூற்று. ஆனால், எண்ணெயைச் சுத்தம் செய்யும் நிறுவனங்கள் இணைப்பு முறையைப் பின்பற்றிச் சர்வாதீனத்தை நிறுவிவிட்டன என்று உயர் நீதிமன்றம் கருதியது. ஆகையால், உயர் நீதிமன்றத்தின் ஆணைப்படி ஸ்டாண்டர்ட் ஆயில் கம்பெனியைக் கலைத்து விட்டனர். ஓல்டிங் கம்பெனியின் பங்குகளைப் பல நிறுவனங்களுக்குப் பிரித்துக்கொடுத்துவிட்டனர்.

ஆனால், அமெரிக்கன் டொபாகோ கம்பெனியின் பிரச்சினை சிக்கலாக இருந்தது. அது ஓர் ஓல்டிங் கம்பெனியாகப் பணியாற்றவில்லை. அது பல்வேறு பொருள்களை உற்பத்தி செய்தது. புகையிலை, மூக்குப்பொடி, சுருட்டு, சிகரெட்டு முதலிய பொருள்களை அக் கம்பெனி உற்பத்தி செய்தது. நீதிமன்றம் ஒவ்வொரு பொருளையும் பல நிறுவனங்கள் உற்பத்தி செய்யவேண்டும் என்று ஆணையிட்டது. உதாரணமாக, புகைபிடிப்பதற்காக உற்பத்தி செய்யப் படும் புகையிலையை நான்கு நிறுவனங்கள் உற்பத்தி செய்ய வேண்டும். சிகரெட்டை மூன்று நிறுவனங்களும், மெல்லிய உலோகத் தகடுகளை (tin foils) இரண்டு நிறுவனங்களும் உற்பத்தி செய்யவேண்டும். அமெரிக்கன் டொபாகோ கம்பெனியின் பங்குகளைப் புதிய நிறுவனங்களிடையே பிரித்து விட்டனர். புதிய நிறுவனங்களை இணைக்கக்கூடாது என்று ஆணையிட்டனர்.

நீதிமன்றத்தின் தீர்ப்புப்பற்றிய இரண்டு உண்மைகளை இங்குக் காண்போம். சர்வாதீனங்களைக் கலைத்ததால் எதிர் பார்த்த பயன் ஏற்படவில்லை. நிறுவனங்களிடையே ஒரு போட்டி இருப்பதுபோல் தோற்றமிருந்தது. ஆனால், உண்மையில் போட்டி நிலவவில்லை. பல்வேறு நிறுவனங்

களிடையே பங்குகளைப் பிரித்துவிட்டபோதிலும், முதலாளிகள் முன்புபோலவே ஒற்றுமையுடன் தொழிலை நடத்தினர். எனவே, தோற்றத்தில் போட்டி நிலவியதே தவிர உண்மையில் சர்வாதீனமே நீடித்தது. ஸ்டாண்டர்ட் ஆயில் கம்பெனி கலைக்கப்பட்ட பின்பும் அதன் பங்குகளின் மதிப்பு உயர்ந்தது. ஆகையால், கலைப்பு ஸ்டாண்டர்ட் ஆயில் கம்பெனியை எவ்விதத்திலும் பாதிக்கவில்லை என்பது புலனாகின்றது. ஷெர்மன் சட்டம் 30 ஆண்டுகளாக அமலில் இருந்தது. உயர் நீதிமன்றம் அதைப்பற்றிய பல தீர்ப்புகளையும் விளக்கங்களையும் கொடுத்தது. ஆனால், ஷெர்மன் சட்டம் பயனற்று விட்டது. 1897-ல் உயர் நீதிமன்றம் டிரான்ஸ் மிசௌரி வழக்கை (Trans-Missowri Freight Case) விசாரணை செய்து கொடுத்த தீர்ப்பு, வர்த்தகத்திற்கு இடையூறாக இருக்கும் தொழில் தொகுப்புகளுக்கும், மற்றத் தொழில் தொகுப்புகளுக்கும் உள்ள வேறுபாட்டை அங்கீகரிக்கவில்லை.[17] ஆனால், 1911ஆம் ஆண்டு தீர்ப்பளித்த நீதிபதிகள் வர்த்தகத்திற்கு இடையூறாக இருந்த சர்வாதீனங்களே சட்டவிரோதமானவை என்று தீர்ப்புக் கூறினர். 1911-ல் நீதிபதிகள் நல்ல டிரஸ்டுகளுக்கும், தீமை விளைவிக்கும் டிரஸ்டுகளுக்கும் உள்ள வேற்றுமையை அங்கீகரித்தனர். டிரஸ்டுகளைப் பாகுபாடு செய்வதற்கு அவர்கள் பகுத்தறிவைப் பயன்படுத்த வேண்டுமென்றனர். ஆனால், இப்படிப் பாகுபாடு செய்வதால் சட்டம் தன் வலிமையை இழந்துவிடும் என்றும், வழக்குகளை விசாரணை செய்வது கடினமாகிவிடும் என்றும் பலர் கருதினர்.

ஜனநாயகக் கட்சியினரும் டிரஸ்டுகளும்—கிளேட்டன் சட்டமும் மத்திய வர்த்தகக் குழுவும்

ஜனநாயகக் கட்சியினர் பல ஆண்டுகளாகக் குடியரசுக் கட்சியினரை, டிரஸ்டுகளை ஆதரிக்கும் பிற்போக்குவாதிகள் என்று கண்டனம் செய்தனர். 1912ஆம் ஆண்டு ஜனநாயகக் கட்சியினர் டிரஸ்டுகள்மீது நடவடிக்கைகள் எடுக்கவேண்டுமென்றும், ஷெர்மன் சட்டத்தை அதற்காக மாற்றியமைக்க வேண்டுமென்றும் கூறினர். ஜனநாயகக் கட்சியின் தலைவராகிய உட்ரௌ வில்சன் (Woodrow Wilson) என்பவர் 'புதிய சுதந்திரம்' (New Freedom) என்ற தலைப்பின்கீழ்த் தேர்தலுக்கு முன் பல சொற்பொழிவுகளை ஆற்றினர். அவர் சர்வாதீனங்களையும் டிரஸ்டுகளையும் கண்டனம் செய்தார். சட்டத்தைப்

[17] U.S. *v*. Trans-Missowri Freight Association, 166 U.S. 290.

பயன்படுத்தி இயற்கை சக்திகளை அழிக்கமுடியாது என்பதையும், தொழில் தொகுப்புகளை ஒழிக்கமுடியாது என்பதையும் வில்சன் அறிந்திருந்தார். ஆனால், பழைய முறைக் கூட்டுறவை மீட்கவேண்டுமென்பது அவர் விருப்ப மாகும். பெரிய நிறுவனங்களை அவர் கண்டனம் செய்யவில்லை. ஆனால், போட்டி மறைவதற்கு டிரஸ்டுகளே காரணமாகும் என்று அவர் குறிப்பிட்டார். 'அமெரிக்காவில் தொழில் துறையில் முன்பு இருந்ததைப்போல் இப்பொழுது சுதந்திரம் இல்லை. குறைந்த முதலைக் கொண்டிருப்பவர்கள் இன்று உற்பத்தி செய்ய முடியாது; பெரிய நிறுவனங்களுடன் அவர்கள் போட்டியிட முடியாது. சிறிய நிறுவனங்களைப் பெரிய நிறுவனங்கள் தாக்குவதை இந்த நாட்டுச் சட்டங்கள் தடை செய்யவில்லை' என்று வில்சன் கூறினார்[18]. சர்வாதிகனங் களைப் பலர் கண்டனம் செய்தபிறகு அரசினர் சில புதிய சட்டங்களை இயற்றுவர் என்பது தெளிவாயிற்று. பழைய போட்டியை மீட்பதே சட்டங்களின் நோக்கமாக இருக்கும்.

வில்சன் பதவியில் இருந்த காலத்தில் நியூயார்க், நியூ ஹெவன் அண்டு ஹார்ட்ஃபோர்டு (New Haven and Hartford) ரெயில்வே கம்பெனிகளை ஜே.பி. மார்க்கன், வில்லியம் ராக்ஃபெல்லர், சார்லஸ் எஸ். மெல்லன் என்பவர்கள் இணைத் தனர். மற்ற ரெயில்வே முதலாளிகளும் இணைப்பு முறையைப் பின்பற்றினர். நியூ இங்கிலாந்தில் இருந்த ரெயில்வே நிறுவனங்கள் இணைந்தபின் டிரஸ்ட் எதிர்ப்பு இயக்கம் ஒரு புதிய தூண்டுதலைப் பெற்றது. ரெயில்வே கம்பெனிகளின் முதலாளிகள் நியூஹெவன் கம்பெனியின் முதலைச் சிக்கனமற்ற முறையில் செலவுசெய்து போஸ்ட்டன் அண்டு மெயின் (Boston and Maine), போஸ்ட்டன் அண்டு அல்பானி அண்டு நியூயார்க், ஒன்டாரியோ அண்டு தி வெஸ்ட்டர்ன் ரெயில்வே கம்பெனி களையும் இணைத்தனர். மேலே குறிப்பிட்ட முதலாளிகள் ரெயில்வே டிராலிகளையும், நியூ இங்கிலாந்து பகுதியில் இருந்த நீர்ப்பாதைகளையும் தம்வசப்படுத்திக்கொண்டனர். தொழில் தொகுப்புகளை ஏற்படுத்துவதற்கு முதலாளிகள் பல நேர்மை யற்ற முறைகளைப் பின்பற்றினர். எதிர்காலத்தைப்பற்றிய சிந்தனை எதுவும் இல்லாமல் பணத்தைச் செலவு செய்தனர். நிறுவனங்களுடைய 'நிருவாகிகள் திறமையற்றிருந்தனர்; ஊதாரித்தனமாகப் பணத்தைச் செலவு செய்தனர்.'[19] சட்ட

[18] Woodrow Wilson, 'The New Freedom', p. 15.
[19] 'Inter-State Commerce Commission Reports' XXXI 34.

சபையின் அங்கத்தினர்களுக்கும், பத்திரிகைகளுக்கும், அரசியல் கட்சித் தலைவர்களுக்கும் முதலாளிகள் கைக்கூலி கொடுத்தனர். பங்குகளின் விலைகளை உயர்த்துவதற்காகப் போலி விற்பனை செய்தனர். முதலாளிகள் ஊதாரித்தனமாகப் பணத்தைச் செலவு செய்துவிட்டுப் போலி ரசீதுகளைப் பெற்றனர். கம்பெனிகளின் பணத்தைச் செலவு செய்வதில் முதலாளிகள் நாணயத்துடன் நடந்துகொள்ளவில்லை. சர்வாதீன நிறுவனங்கள் ஒன்றோடொன்று தொடர்பு கொண்டிருந்தன. 'ஏமாற்றும் முறைகளிலும், உண்மையை ஒளிப்பதிலும் சில வழக்கறிஞர்களுக்குச் சிறப்புப் பயிற்சியளிப்பதற்காகச் சர்வாதீன நிறுவனங்கள் திட்டமிட்டன' என்று இராச்சியங்களின் வர்த்தகக் குழுவினர் கூறினர். அரசினர் சில நிறுவனங்கள்மீது வழக்குத் தொடர்ந்ததால் மேலே குறிப்பிட்ட உண்மைகளை எல்லோரும் அறிந்தனர். எனவே, சாதாரணக் குடிமக்கள்கூடச் சர்வாதீனங்களை ஒழிக்க வேண்டும் என்று கருதினர்.

ஷெர்மன் சட்டம் சர்வாதீன முறைகளைத் திட்டவட்டமாக விளக்கவில்லை என்று வில்சன் தேர்தல் கூட்டங்களில் குறிப்பிட்டார். நிறுவனங்கள் செய்யும் குற்றங்களைச் சட்டம் நன்றாக விளக்கவேண்டுமென்று வில்சன் கூறினார். ஏனெனில், நேர்மையான முறையில் தொழில் நடத்தும் முதலாளிகள் சட்டவிரோதமான முறைகள் யாவை என்பதை நன்கு அறிய வேண்டும். மேலே கூறிய கருத்துகளை ஏற்றுக்கொண்டு அரசினர் 1914-ல் கிளேட்டன் டிரஸ்ட் எதிர்ப்புச் சட்டத்தை (Clayton Anti-trust Act) இயற்றினர். அச் சட்டம் கீழ்க்கண்ட கூறுகளைக் கொண்டிருந்தது :

நிறுவனங்கள் கட்டணங்களையும் விலைகளையும் வசூல் செய்வதில் பொருள்களை வாங்குவோரிடம் ஓரம் காட்டுதல் சட்டவிரோதமாகும். ஓரம் காட்டும் பழக்கம் சர்வாதீன முறையை வளர்த்தால், அரசினர் அப் பழக்கத்தைத் தடை செய்யவேண்டும். நிறுவனங்கள் தம் பொருள்களை விற்பனை செய்யும்பொழுது அவைகளை வாங்குவோர் மற்ற நிறுவனங்களுடைய பொருள்களை வாங்கக்கூடாதென்று வற்புறுத்தக் கூடாது. உற்பத்தியாளர்கள் பொருள்களை வாங்குவோரைக் 'கட்டுப்படுத்தும் ஒப்பந்தங்கள்' சட்டவிரோதமானவை.

நிறுவனங்கள் மற்ற நிறுவனங்களுடைய பங்குகளை வாங்கிப் போட்டியை அழிக்கக்கூடாது. ஆனால், போட்டியைக் குலைக்காமல் தம் நிதியை முதலீடு செய்யலாம்.

ஒரு மிலியன் டாலர்களை மூலதனமாகவும் காப்பு நிதியாகவும் கொண்ட நிறுவனங்கள் இராச்சிய எல்லைகளைக் கடந்த வர்த்தகத்தில் ஈடுபட்டிருந்தாலும், அவைகளிடையே போட்டி இருந்தாலும், அவைகள் பிணைந்த இயக்குநர் முறையைப் (Interlocking directorates) பின்பற்றக்கூடாது.

ஏதாவது இரண்டு பாங்குகளில் ஒன்றோ அல்லது இரண்டுமோ ஐந்து மிலியன் டாலர்களைக் காப்பு நிதியாகவும் மூலதனமாகவும் கொண்டிருந்தால், ஒருவர் அவைகள் இரண்டிலும் இயக்குநராகவோ அல்லது அதிகாரியாகவோ பணியாற்றக்கூடாது.

தொழிலாளர்கள் சங்கங்களும் விவசாயிகள் சங்கங்களும் மேலே குறிப்பிட்ட கட்டுப்பாடுகளுக்குட்படா. ஏனெனில், அவைகள் வர்த்தகத்திற்கு இடையூறு விளைவியா.

கிளேட்டன் சட்டத்தை இயற்றுவதற்குமுன் ஒரு மத்திய வர்த்தகக் குழுவை (Federal Trade Commission) நியமனம் செய்தனர்[20]. மாநில எல்லைகளைக் கடந்த வர்த்தகத்தில் ஈடுபடாத பாங்குகளையும் உற்பத்தி நிறுவனங்களையும் மத்திய வர்த்தகக் குழு விசாரணை செய்யலாம். சட்டவிரோதமான செயல்களைச் செய்யக்கூடாது என்று மத்திய வர்த்தகக் குழு நிறுவனங்களுக்கு ஆணையிடலாம். நிறுவனங்கள் சட்டத்தை மீறினால் வர்த்தகக் குழு அவைகள்மீது சர்குட் நீதிமன்றங்களில் வழக்குத் தொடரலாம். முன்பு கூட்டுப் பங்கு நிறுவனக் கழகம் (Bureau of Corporations) செய்த வேலைகளை மத்திய வர்த்தகக் குழு செய்தது. இராச்சியங்களின் வர்த்தகக் குழுவைப் போலவே மத்திய வர்த்தகக் குழுவும் வேலை செய்தது.

அயல்நாட்டு நிறுவனங்களுடன் அமெரிக்க நிறுவனங்கள் வெற்றிகரமாகப் போட்டியிட வேண்டும். அதற்காக 1918-ல் டிரஸ்ட் எதிர்ப்புச் சட்டத்தை மாற்றியமைத்தனர். வெப் ஏற்றுமதிச் சட்டப்படி (Webb Export Act) 'ஏற்றுமதி செய்வதற்காக இணைப்பு முறையைப் பின்பற்றும் நிறுவனங்கள் டிரஸ்ட் எதிர்ப்புச் சட்டத்திற்குட்படா. அவை சட்ட விரோதமாகா.' ஆனால், பொருள்களை ஏற்றுமதி செய்யும் நிறுவனங்கள் உள்நாட்டில் போட்டியை அழிக்கக்கூடாது; விலைகளையும் கட்டுப்பாடு செய்யக்கூடாது. ஏற்றுமதித் தொழிலில் ஈடுபட்டிருக்கும் ஒரு நிறுவனம் 'ஏற்றுமதித் தொழிலைப் பெருக்கும் நோக்கத்துடனேயே நிறுவப்பட்ட

[20] 38 Stat. 717; quoted in part in F. Flugel and H. U. Faulkner, op. cit., pp. 547–551.

பிற நிறுவனங்களுடைய பங்குகளையோ சொத்தையோ வாங்கலாம் என்பதை கிளேட்டன் சட்டம் தடை செய்வதாகக் கருதக்கூடாது. வெப் ஏற்றுமதிச் சட்டம் ஏற்றுமதியையும் இணைப்பு முறையையும் வளர்த்தது'.[21]

டிரஸ்ட் எதிர்ப்புச் சட்டத்தின் தோல்வி

இயன்றவரை நாட்டில் போட்டி முறையைக் காப்பாற்ற வேண்டும் என்று பலர் கருதினர். ஆனால், அரசினர் இதற்காகச் செய்த முயற்சி பயனளிக்கவில்லை. செழிப்பான காலங்களில் மக்கள் டிரஸ்ட் எதிர்ப்பு இயக்கத்தில் அக்கறை காட்டவில்லை. பெரிய நிறுவனங்கள் டிரஸ்ட் எதிர்ப்புச் சட்டங்கள் தம்மைக் கட்டுப்படுத்தாமல் இருக்க ஏற்பாடு செய்துகொண்டன; அல்லது அச் சட்டங்களைப் பயன்ற்றவையாக்க முயற்சி செய்தன. உதாரணமாக, வர்த்தகச் சின்னங்களைக் கொண்ட பொருள்களின் வர்த்தகத்தைக் கட்டுப்பாடு செய்ய 'நேர்மையான வர்த்தகச்' சட்டங்களை இயற்ற முயற்சி செய்தன. அமெரிக்காவில் தொழில் துறையில் ஓரளவு போட்டி நிலவுகின்றது. ஆனால், சர்வாதீன முறையும் வளர்ச்சியடைந்திருக்கின்றது. 1947-ல் ஒரு மிலியன் டாலர்கள் மதிப்புள்ள ஏற்றுமதிச் சரக்குகளை உற்பத்தி செய்த நிறுவனங்கள் மொத்தம் 38 ஆக இருந்தது. அவைகளில் நான்கு நிறுவனங்கள் மொத்த உற்பத்தியில் 50 சதவீதத்தை உற்பத்தி செய்தன. மொத்த சிகரெட் உற்பத்தியில் 90.4 சதவீதத்தையும்; சோப்பு, கிளிசரின் உற்பத்தியில் 79 சதவீதத்தையும்; டயர், டியூப் முதலிய பண்டங்களின் உற்பத்தியில் 76.6 சதவீதத்தையும்; ஊது உலை உற்பத்தியில் 67.3 சதவீதத்தையும்; செப்புப் பண்டங்களின் உற்பத்தியில் 60.1 சதவீதத்தையும்; மோட்டார், மின்சார உற்பத்தி எந்திரங்கள் முதலிய பண்டங்களில் 55.7 சதவீதத்தையும் ஒருசில நிறுவனங்களே உற்பத்தி செய்தன[22]. வேறு நான்கு தொழில்களில் எட்டு நிறுவனங்கள் 50 சதவீதம் பொருள்களை உற்பத்தி செய்கின்றன. பொது நலப் பணித்துறையில் பல சர்வாதீன நிறுவனங்கள் இருக்கின்றன. இந்த நிறுவனங்கள் அரசினரிடம் உற்பத்தி உரிமைகளைப் பெற்றுள்ளன. உதாரணமாக, தி யுனைடெட் ஷூ மெஷினரி கம்பெனி இத்தகைய உரிமைகளைப் பெற்றிருக்கின்றது. அது ஒரு சர்வாதீன நிறுவனமாகவே இருக்கின்றது.

[21] எல். டி. ஃபூர்னியர் (L.T. Fournier) 'The Purposes and Results of the Webb-Pomerene Law', American Economic Review, XXII, 18–33 (March, 1932).

[22] Statistical Abstract of the United States, 1952, p. 755.

சில தொழில்களை ஒருசில நிறுவனங்களே கட்டுப்பாடு செய்தன. இந்தத் தொழில்களில் போட்டி நிலவுவதுபோல் தோற்றமளித்தது. ஆனால், உண்மையில் போட்டியில்லை. சிகரெட்டு, சோப்பு, பெட்ரோல், டயர்கள் முதலிய பொருள்களைப் பல நிறுவனங்கள் உற்பத்தி செய்வதுபோல் விளம்பரம் செய்தன. உற்பத்தி செய்யும் பொருள்களின் தரத்தையும் விலைகளையும் போட்டியே சாதாரணமாக நிர்ணயம் செய்யும். ஆனால், உற்பத்தியாளர்களுடைய சங்கங்கள் போட்டியை அழித்துவிட்டன. எனவே, ஷெர்மன் சட்டம் நிறுவனங்களை எவ்விதத்திலும் பாதிக்கவில்லை. பெரிய தொழில்களில் நிறுவனங்கள் தாம் செய்யும் மொத்தத் தொழிலையும் மார்க்கெட்டையும் பிரித்துக்கொண்டன; போட்டியை நீக்கி விட்டன. தற்காலத்தில் விலைகளைப் போட்டி நிர்ணயம் செய்யவில்லை. நிறுவனங்களுடைய நிருவாகிகளே நிர்ணயம் செய்கின்றனர்[23]. நிறுவனங்கள் உற்பத்தி செய்யும் பொருள்களின் தரம், அவைகள் செய்யும் தொண்டு முதலியவற்றில் போட்டி நிலவலாம். ஆனால், பொருள்களுடைய விலைகள் மாறுமல் ஒரே நிலையில் இருக்கின்றன.

டிரஸ்ட் எதிர்ப்புச் சட்டங்கள் தோல்வியடைந்தமைக்குப் பல காரணங்கள் இருந்தன. டிரஸ்ட் பிரச்சினையைச் சட்டங்கள்மூலம் தீர்க்கமுடியாது. 'எதிர்காலத்தை உருவாக்க வேண்டிய தேவை ஏற்பட்டபொழுது, அது (காங்கிரஸ்) பழைய முறைகளையே பயன்படுத்தியது. குறுகிய எல்லைகளுக்குட்பட்ட வர்த்தகம்பற்றிய பிரச்சினைகளைத் தீர்க்கக் காங்கிரஸ் சபை ஒரு கருவியைக் கொண்டிருந்தது......பொதுச் சட்டத்தைப் பயன்படுத்தியே காங்கிரஸ் சபை தொழில் உற்பத்தியையும் தொழில் பிரச்சினைகளையும் கட்டுப்பாடு செய்தது' என்று ஒரு மாணவர் கூறினர்[24]. இணைப்பு முறைகளையும் தொழில் தொகுப்புகளையும் இயற்கையாக வளர்ச்சியடைந்த தொழில் முறைகள் என்று சமுதாயம் ஏற்றுக்கொள்ளாமல், அவைகளைக் கட்டுப்பாடு செய்ய முயற்சி செய்தன. மக்கள் பழைய முறைகளையே மீட்க விரும்பினர்.

நீதித்துறையின் கிளையாகப் பணிபுரிந்த டிரஸ்ட் எதிர்ப்பு இலாகாவுக்கு அரசினர் போதிய பணத்தைக் கொடுக்கவில்லை என்பதை நாம் மறக்கக்கூடாது. எனவே, அந்த இலாகா தன்

[23] எச். யு. ஃபாக்னர் (H.U. Faulkner) 'The Decline of Laissez Faire,' pp. 171-175.

[24] வால்டன் ஹாமில்டன் (Walton Hamilton), எச். யு. ஃபாக்னர் (H. U. Faulkner) எழுதியுள்ள 'Decline of Laissez Faire' என்ற நூலில் குறிக்கப் பெற்றுள்ளது; p. 185.

வேலையைச் சரிவரச் செய்ய முடியவில்லை. சான்றோர்களுக்கு (Juries) வேண்டிய செய்திகள் கிடைக்காததால், அவர்கள் தம் பணியைச் சரிவரச் செய்ய முடியவில்லை. வழக்கறிஞர்கள்கூட ஆவணங்களைச் சரியாகப் பயன்படுத்த முடியாமல் திண்டாடினர். அவர்கள் தம் கட்சிக்காரர்களுடைய நலனைக் காப்பாற்ற முடியவில்லை. வாதிகளும் தம் பணியைச் சரிவரச் செய்யவில்லை. டிரஸ்ட் எதிர்ப்புச் சட்டத்தை அமலில் கொண்டுவருவது அரசாங்கத்தின் விருப்பத்தையே பொறுத்திருந்தது. மக்கின்லி (McKinley) பதவியிலிருந்த காலத்திலும், 1920-க்குப் பின்பும் அரசினர் டிரஸ்ட் எதிர்ப்புச் சட்டங்களை அமலில் கொண்டுவர விரும்பவில்லை. ஆனால், மற்றக் காலங்களில் அரசாங்கம் இச் சட்டங்களை அமலில் கொண்டுவர முயற்சி செய்தது. உயர் நீதிமன்றம் டிரஸ்ட் சட்டங்களுக்கு விளக்கம் கொடுப்பதில் அக்கறை காட்டியது. ஆனால், அது பல்வேறு, ஒன்றுக்கொன்று ஒவ்வாத தீர்ப்புகளையும் விளக்கங்களையும் கொடுத்ததால் ஒரு குழப்பம் ஏற்பட்டது. நீதிமன்றத்தின் கருத்துகள் யாவை என்று ஒருவரும் புரிந்துகொள்ள முடியவில்லை. எனவே, சட்டங்கள் பயனற்றுவிட்டன.

பண டிரஸ்ட் (The Money Trust)

பாங்குகளின் இணைப்புகளைப்பற்றி இங்குக் கூறுவிடில் இணைப்பு முறையைப்பற்றி நாம் இதுவரை கூறியது பூர்த்தியடையாது. உற்பத்தியாளர்கள் தம் நிறுவனங்களை இணைத்ததைப்போலவே பாங்குகளையும் அவைகளுடைய நிருவாகிகள் இணைத்தனர். நாட்டின் செல்வம் பெருகியதால் பாங்குகளும் பெரிய நிறுவனங்களாகிவிட்டன. நாட்டில் தொழில் பெருகியதால், மக்கள் பாங்குகளின் தொண்டை முன்பைவிட மிகுதியாக நாடினர். ஆகையால், பாங்குகள் தம் தொழிலைப் பெருக்கின; இணைப்பு முறையையும் பின்பற்றின. இருபதாம் நூற்றாண்டின் ஆரம்பத்தில் பாங்குகள் இணைப்பு முறையைப் பின்பற்றி அளவுக்குமீறி வளர்ச்சியடைந்துவிட்டன. ஆகையால், நாட்டின் நிதி முழுவதும் ஒருசிலர் வசமே இருந்தது என்று பலர் கருதினர். ஆகையால், நாட்டின் தொழில்கள் அனைத்தும் அவர்கள் கட்டுப்பாட்டுக்கு உட்பட்டிருந்தன.

நாட்டின் முக்கியமான ரெயில்வே நிறுவனங்கள் ஒருசிலர் வசமே இருந்தன. அவர்கள் பிணைந்த இயக்குநர் முறையைப் (Interlocking directorates) பின்பற்றினர்; மற்ற நிறுவனங்களுடைய பங்குகளைக் கொண்டிருந்தனர். இதுபற்றிய

விவரங்களை 23ஆம் அதிகாரத்தில் காணலாம். ரெயில்வே நிறுவனங்களைக் கட்டுப்பாடு செய்த முதலாளிகளே பாங்குகளின் அதிபர்களாகவும் இருந்தனர்.

மார்க்கன்–ராக்ஃபெல்லர் (Morgan-Rockefeller) நிறுவனங்களுடன் மற்றத் தொழில் நிறுவனங்கள் தொடர்புகொண்டிருந்தன. பல சக்திகள் அந்த நிறுவனங்களுக்கிடையே தொடர்புகளை ஏற்படுத்தின. உதாரணமாக, பென்சில்வேனியா ரெயில்வே நிறுவனங்களுடைய நலன்களும், வாண்டர்பில்ட் (Vanderbuilt), ராக்ஃபெல்லர் நிறுனங்களுடைய நலன்களும் பிணைந்திருந்தன. வாண்டர்பில்ட் நிறுவனங்கள், மார்க்கன் நிறுவனங்களுடன் தொடர்புகொண்டிருந்தன. பென்சில்வேனியா, வாண்டர்பில்ட் நிறுவனங்கள் இன்று ரீடிங் நிறுவனத்தின் மிக முக்கியமான உறுப்புகளாக இருக்கின்றன. ரீடிங் நிறுவனம் முன்பு மார்க்கன் கம்பெனியின் கண்காணிப்புக்கு உட்பட்டிருந்தது. ரீடிங் நிறுவனம் ஆந்திரசைட் நிலக்கரியை உற்பத்தி செய்யும் நிறுவனத்துடன் இணைந்திருந்தது. நாட்டின் தொழிலமைப்பைச் சற்று நோக்கினால், எப்படி டிரஸ்ட் முறை சிறிய முதலாளிகளுக்கும் பெரிய முதலாளிகளுக்கும் ஒரு தொடர்பை ஏற்படுத்துகின்றன என்பது புலனாகும். இத் தொடர்புகளுக்குப் பல காரணங்கள் உள. பெரும்பாலும் எல்லா நிறுவனங்களும் ராக்ஃபெல்லர், மார்க்கன் நிறுவனங்களுடன் இணைந்துள்ளன. 'அமெரிக்காவின் தொழிலையும் வர்த்தகத்தையும் இவ்விரு நிறுவனங்கள் கட்டுப்பாடு செய்கின்றன' என்று ஜான் மூடி (John Moody) என்பவர் 1904ஆம் ஆண்டு எழுதினார்.

ராக்ஃபெல்லர், மார்க்கன் நிறுவனங்கள் சில பாங்குகளைக் கொண்டிருந்தன; அவைகள்மூலம் மற்ற நிறுவனங்களை இணைத்தன. நாட்டின் மிகப் பெரிய பாங்காக இருந்த நாஷனல் சிட்டி பாங்கு[25] ராக்ஃபெல்லர் வசமிருந்தது. முதல் நாஷனல் பாங்கு (First National Bank), பாங்கர்கள் டிரஸ்ட் (Bankers' Trust) முதலிய பாங்குகளை மார்க்கன் கம்பெனி கொண்டிருந்தது. வால் தெருவில் (Wall Street) தோன்றிய இன்ஷூரன்சு கம்பெனிகளும் மற்றக் கம்பெனிகளும் பெரிய டிரஸ்ட் நிறுவனங்களுடன் தொடர்புகொண்டிருந்தன.

[25] பிற்காலத்தில் ஏற்பட்ட இணைப்புகளைத் தொடர்ந்து சேஸ் நாஷனல் பாங்கு (Chase National Bank) மற்ற எல்லா பாங்குகளையும்விட மிகப் பெரிய பாங்காகிவிட்டது. 1940-ல் பாங்கு ஆஃப் அமெரிக்கா என்ற நிறுவனம் உலகிலேயே மிகப் பெரிய நிறுவனமாகிவிட்டது.

முன்பு போட்டியிட்ட பாங்குகள் இன்று இணைந்துவிட்டன. இணைந்துவிட்ட பாங்குகள் நாட்டின் பணத்தையும், பாங்கு செலாவணியையும் (Credit) கட்டுப்பாடு செய்கின்றன என்று பூஜோ் குழுவினர் 1913ஆம் ஆண்டு கூறினர். பிணைந்த இயக்குநர் முறையையும் (Interlocking directorates), மற்ற பாங்குகளுடைய பங்குகளை வாங்கும் பழக்கத்தையும் பின்பற்றிப் பெரிய பாங்குகள் மற்ற நிறுவனங்களுடன் இணைந்தன. பொருள்களை உற்பத்தி செய்யும் நிறுவனங்களும், பாங்குகளும், இன்ஷூரன்சு கம்பெனிகளும் இணைப்பு முறையைச் செயற்படுத்தத் தம் செல்வாக்கைப் பயன் படுத்தின. நாட்டின் பெரிய நிறுவனங்கள் போட்டியை அழித்தன. ஜே.பி. மார்க்கன் கம்பெனியும், நியூயார்க்கின் முதல் நாஷனல் பாங்கும் (First National Bank of New York), நாஷனல் சிட்டி பாங்கும் நாட்டின் மிக முக்கியமான பாங்குகள் என்று பூஜே குழுவினர் கருதினர். இந்த பாங்குகள் 2,000 மிலியன் டாலர்கள் மதிப்புள்ள சொத்துகளைக் கொண்டிருந் தன. லி ஹிக்கின்சன் அண்டு கம்பெனி (Lee Higginson & Co.), கிட்டர் பீபாடி அண்டு கம்பெனி (Kidder, Peabody & Co.), குன் லோப் அண்டு கம்பெனி (Kuhn, Loeb & Co.) முதலிய நிறுவனங்கள் பாங்குகளுடைய பதிலிகளாகப் பணியாற்றின. அமெரிக்காவில் கூட்டுப்பங்கு நிறுவனங்கள் மேலே குறிப்பிட்ட நிறுவனங்கள்மூலமே தம் மூலதனத்தைப் பெற்றன. அமெரிக் காவில் பாங்குகளையும், பொதுநலத்துறைத் தொழில்களையும், இன்ஷூரன்சு கம்பெனிகளையும் நான்கு நிறுவனங்களே கட்டுப்பாடு செய்தன. அவைகளுடைய நிருவாக சபைகள் மேலே குறிப்பிட்ட நான்கு நிறுவனங்களுடைய கட்டுப்பாட்டுக் குட்பட்டிருந்தன. அந்த நிறுவனங்கள் 22,245,000,000 டாலர் களைக் கொண்டிருந்தன.

'பல உற்பத்தியாளர்களும் நிதி நிருவாகத்துறையில் உள்ள தலைவர்களும் பலவித இணைப்பு முறைகளையும், பிணைந்த இயக்குநர் முறையையும் கையாண்டு, பாங்குகள், டிரஸ்ட் கம்பெனிகள், ரெயில்வே கம்பெனிகள் முதலிய நிறுவனங்களைத் தம் ஆதிக்கத்திற்குட்படுத்துவதால், பண டிரஸ்டுகளை (Money Trust) ஏற்படுத்துகின்றனர். பண டிரஸ்ட் என்பதற்கு மேலே கொடுக்கப்பட்டுள்ள விளக்கத்தை நாம் ஏற்றுக் கொண்டதால், நாடெங்கும் பண டிரஸ்டுகள் வளர்ந்துவிட்டன. இணைப்பு முறைகளையும் பண டிரஸ்டுகளையும் பற்றிய

விசாரணை நடத்துவதற்காக ஏற்படுத்தப்பட்ட குழு, டிரஸ்டு களைப்பற்றி மேலே விளக்கப்பட்ட கருத்துகளை வெளி யிடலாம்.'[26]

இணைப்பு முறை பொருளாதார வளர்ச்சியை ஒட்டியே ஏற்படுகின்றது என்பது உண்மையே. மற்ற நாடுகளிலும் தொழில் தொகுப்புகள் ஏற்பட்டிருக்கின்றன. ஆனால், நாட்டில் மக்களுடைய பொருளாதார வாழ்க்கையை ஒரு சிலரே கட்டுப்பாடு செய்வது சரியன்று. பொருளாதார அமைப்பு ஒருசிலருடைய கட்டுப்பாட்டுக்கு உட்பட்டிருந்தால், அதனால் ஆபத்துகள் ஏற்படலாம். ஏனெனில், சர்வாதீன நிறுவனங்களுடைய முதலாளிகள் தம் அதிகாரத்தைச் சுய நலத்துடன் செலுத்தலாம். நாட்டின் நன்மையை அவர்கள் கருதுவதில்லை. அரசினர் நியமனம் செய்த குழுவினர் பல சிபார்சுகள் செய்தனர். பாங்குகள் செம்மையான முறையில் இயங்கவேண்டும், மக்களுக்குச் சிறந்த வசதிகள் அளிக்க வேண்டும். அரசினர் பங்குமாற்று நிலையங்களை (Stock Exchanges) மேற்பார்வையிடுவதற்கு ஏற்பாடு செய்யவேண்டும். தொழில் தொகுப்புகளை ஒழிக்கவேண்டும். அரசாங்கம் இந்தச் சிபார்சு களை ஏற்றுக்கொண்ட பிறகே ஃபெடரல் ரிசர்வ் முறை (Federal Reserve System) ஆரம்பித்தனர்; கிளேட்டன் சட்டத்தையும் இயற்றினர். கிளேட்டன் சட்டம் பிணைந்த இயக்குநர் முறையைத் தடை செய்தனர். எஸ்க்-கம்மின்ஸ் சட்டப்படி (Esch-Cummins bill) இராச்சியங்களின் வர்த்தகக் குழு இராச்சிய எல்லைகளைக் கடந்த இருப்புப்பாதைகளைக் கொண்ட ரெயில்வே நிறுவனங்கள் வெளியிடும் பத்திரங்களையும், அவைகளுடைய திட்டங்களையும் மேற்பார்வையிடலாம். ஆனால், நியூ டீல் காலம்வரை மத்திய அரசின் சட்டங்கள் இணைப்பு முறையைத் தடைசெய்யவில்லை.

1914ஆம் ஆண்டுக்குள் சர்வாதீனங்களைப்பற்றிய எல்லாக் கருத்துகளையும் ஆராய்ச்சியாளர்கள் வெளியிட்டனர். அரசினர் அனுமதியில்லாமல் இயங்கிய சர்வாதீன நிறுவனங் களைத் தடை செய்வதற்குப் பல சட்டங்களை இயற்றினர். எனினும், 1920-க்குப் பின் பல சர்வாதீன நிறுவனங்கள் நாட்டில் வளர்ச்சியடைந்துவிட்டன. பிற்காலத்தில் இணைப்பு முறை எப்படி வளர்ச்சியடைந்தது என்பதைப்பற்றிய விவரங்களைப் பின்வரும் ஓர் அதிகாரத்தில் பார்ப்போம்.

[26] பணம் ஒருசில பாங்குகளில் குவிந்திருப்பதைப்பற்றிய விசாரணை நடத்துவதற்காக நியமிக்கப்பெற்ற குழுவின் அறிக்கை. 62nd Congress, 3rd Session p. 310; quoted by A. Chester A. Philips, 'Readings in Money and Banking' (1916), p. 606; Flugel and H.U. Faulkner, op. cit., pp. 597-600.

மேலும் படிக்கவேண்டிய நூல்கள்

எச். யு. ஃபாக்னர் (H.U. Faulkner), 'The Decline of Laissez Faire', Chap. 8.

ஜே. டபிள்யு. ஜெங்க்ஸ் (J.W. Jenks), டபிள்யு. இ. கிளார்க் (W.E. Clark) 'The Trust Problem', Chaps. 3-5, 9, 13-15.

எச். ஆர். சிகர் (H.R. Seager), சி. ஏ. குலிக் (C.A. Gulick) 'Trust and Corporation Problems', Chaps. 5, 8, 15.

எல். எச். ஹானே (Haney, L.H.) 'Business Organisation and Combination', Chaps. 6-16, 23-27.

டபிள்யு. இஜட். ரிப்லே (W.Z. Ripley) 'Trusts, Pools and Corporations', Introduction.

ஃபுளுகல் எஃப்., ஃபாக்னர், எச். யு. (Flugel, H. and Faulkner, H.U.), 'Readings in the Economic and Social History of the United States', Chap. 14.

22. 1914ஆம் ஆண்டுவரை தொழிலாளர் இயக்கத்தின் வரலாறு

தொழிலாளர் நிறுவனத்தின் பழைய வரலாறு

நாம் முதன்முதலில் அமெரிக்காவில் குடியேறிய காலத்திலிருந்தே 'தொழிலாளர் பிரச்சினை' நமது பொருளாதார வளர்ச்சியில் ஒரு சிறந்த இடம் பெற்றுவந்தது. ஆனால், தொழிலாளர்கள் எல்லோரும் கூடித் தங்கள் நிலையில் முன்னேற்றம் ஏற்படுத்துவதற்காகச் செய்யும் முயற்சியைத் 'தொழிலாளர் இயக்கம்' என்று கூறலாம். தொழில் வளர்ச்சி, மக்கள் பெருக்கம், உற்பத்திப் பெருக்கம், மிகுதியான மக்கள் நகரங்களை நாடிச் செல்வது முதலிய தொழிற் புரட்சியின் விளைவுகள் உருவாகிய பின்பே 'தொழிலாளர் இயக்கம்' தோன்றியது. ஆனால், இந்த நாட்டின் தேவைக்கு வேண்டிய அளவு ரொக்க மூலதனமும் (liquid capital) தொழிலாளர்களும் கிடைக்காமையாலும், மிகுதியான அளவில் வளமான நிலம் இருந்ததாலும், மக்கள் விவசாயத்திலேயே பெரும்பாலும் ஈடுபட்டிருந்தனர். ஆகையால், தொழில் வளர்ச்சியின் விளைவுகள் நீண்ட காலத்துக்குப் பின்பே உருவாயின.

நாளடைவில் மக்கள்தொகை பெருகியது. 1860ஆம் ஆண்டுவரை இருபது ஆண்டுகளுக்கு ஒரு முறை மக்கள் தொகை இரட்டித்தது. சுமார் 8,000 பேர்கள் வாழும் நகரங்களில் உள்ள மக்களின் சதவீதம் 1840ஆம் ஆண்டுக்கு முன் தாமதமாகவே உயர்ந்தது. அந்த ஆண்டுக்குப்பின் இந்தச் சதவீதம் விரைவில் உயர்ந்தது. மேலே குறிப்பிட்ட நகரங்களில் 1841ஆம் ஆண்டில் மொத்த மக்கள்தொகையில் 8·5 சதவீதமே வாழ்ந்தனர். ஆனால், 1860-ல் இந்தச் சதவீதம் 16·1 ஆகவும், 1930-ல் 49·1 ஆகவும் உயர்ந்தது. இங்குக் காணும் பட்டியலில் மக்கள்தொகையின் பெருக்கத்தைப் பற்றிய விவரங்களைக் கொடுத்திருக்கின்றோம். எந்த ஆண்டு

களில் மக்கள்தொகை மிகுதியாகப் பெருகியதோ, அதே ஆண்டுகளில் தொழிலாளர்களுடைய கூட்டு முயற்சியும் மிகுதியடைந்திருக்கின்றது என்பதைப் பட்டியல் எடுத்துக் காட்டும். மக்கள்தொகைக் கணக்குப்படி (Census Report) 2,500 பேர்கள் வாழும் இடங்கள் நகரங்கள் என்று அழைக்கப் படும். 1880-ல் மக்கள்தொகையில் 28·6 சதவீதமே நகரங் களில் வாழ்ந்தனர். ஆனால், 1950-ல் நகரங்களில் வாழும் மக்களின் சதவீதம் 54 ஆக உயர்ந்தது.

நாடெங்கும் மக்கள்தொகை மிகுதியடைந்தது. ஆனால், தொழில் வளர்ச்சியடைந்த இடங்களில் மக்கள் தொகை குறிப்பிடத்தக்க முறையில் பெருகியது. 1920-ல் மக்கள் தொகையில் மூன்றில் இரண்டு பங்கை நியூ இங்கிலாந்து (New England), மிடில் அட்லான்டிக் (Middle Atlantic), வடகிழக்கு மாநிலங்கள், மத்தியப் பகுதியில் உள்ள மாநிலங்கள் முதலிய பகுதிகள் கொண்டிருந்தன. ரோட் ஐலண்டு (Rhode Island), மஸாசுசெட்ஸ் (Massachussetts) பகுதிகளில் வாழ்வோரில் 90 சதவீதமும், நியூ யார்க்கில் (New York) வாழ்வோரில் 80 சதவீதமும், நியூ ஜெர்சியில் (New Jersey) வாழ்வோரில் 70 சதவீதமும் பேரூர்களில் (towns) வாழ்ந்தனர். 1849ஆம் ஆண்டு மக்கள்தொகைக் கணக்குப்படி 9,57,000 தொழிலாளி கள் இருந்தனர். இவர்கள் 1,019,000,000 டாலர் மதிப்புள்ள பண்டங்களை உற்பத்தி செய்தனர். 1889-ல் 4,250,000 தொழிலாளிகள் இருந்தனர். இவர்கள் உற்பத்தி செய்த பண்டங்களின் மதிப்பு 9,372,000,000 டாலர் ஆகும். 1914-ல் 7,036,000 தொழிலாளர்கள் 24,246,000,000 மதிப்புள்ள பொருள்களை உற்பத்தி செய்தனர். 1929-ல் தொழிலாளர் களின் எண்ணிக்கை 8,839,000 ஆகவும், அவர்கள் உற்பத்தி செய்த பொருள்களின் மதிப்வு 70,435,000,000 டாலராகவும் உயர்ந்தது.

மக்கள்தொகை பெருகுவதும், மிகுதியான தொழிலாளர்கள் நகரங்களை நாடிச் செல்வதும் தொழிலாளர் இயக்கத்துக்கு ஒரு தூண்டுதலைக் கொடுக்கும். உள்நாட்டுப் போருக்குப் பின் தொழிலுற்பத்தி பெருகியது. அதன் விளைவாகப் பல பெரிய தொழில் நிறுவனங்கள் தோன்றின. முதலாளிகளின் அதிகாரம் விரிவடைந்தது. எனவே, தொழிலாளர்கள் ஒன்றுகூடித் தம் நிலையை உயர்த்திக்கொள்ள முன்வந்தனர். முதலாளிகள் சில துறைகளில் இயந்திரங்களைப் பயன்படுத்தியதால், சிறப்பான பயிற்சி பெற்ற தொழிலாளிகள் (skilled labourers) தம் வேலையை இழக்கவேண்டியதாயிற்று. சிறிய நிறுவனங்கள்

நகரங்களில் வாழும் மக்கள்தொகைப் பெருக்கம்

		8,000 பேர்கள் அல்லது அதற்கும் அதிகமான மக்கள் வாழும் இடங்கள்		
ஆண்டு	மொத்த மக்கள் தொகை.	மக்கள்தொகை	மொத்த இடங்கள்	மக்கள் தொகையில் சதவீதம்
1790	3,929,214	131,472	6	3.3
1800	5,308,483	210,873	6	4.0
1820	9,638,453	475,135	13	4.9
1840	17,069,453	1,453,994	44	8.5
1860	31,443,321	5,072,256	141	16.1
1880	50,155,783	11,365,698	285	22.7
1900	75,994,575	25,018,335	547	32.0
1920	105,710,620	46,307,640	924	43.8
1930	122,775,046	60,333,452	1208	49.1
1940	131,669,275	64,896,083	1323	49.3

Fifteenth Census, 1930, Vol. I, Population, p. 9.

நாளடைவில் மறைந்தன. தொழிலாளிகளுக்கும் முதலாளிகளுக்கும் இடையே உள்ள நல்லுறவும் மறைந்தது. புதிதாகத் தோன்றிய பெரிய நிறுவனங்களில் முதலாளிகளுக்கும் தொழிலாளிகளுக்கும் இடையே எந்தவிதத் தொடர்பும் இல்லாமையால், ஒருவரை ஒருவர் சரியாகப் புரிந்துகொள்ள முடியவில்லை.

இயந்திரங்களைப் பயன்படுத்துதல், பெரிய தொழில் நிறுவனங்களை ஏற்படுத்துதல் முதலிய புதிய மாறுதல்கள் தொழிலாளர்களுக்குச் சில நன்மைகளையும் விளைவித்தன. பெரிய ஆலைகளில் பணியாற்றும் பல தொழிலாளர்களுக்கு, அடிக்கடி சந்தித்துத் தம் குறைகளையும், கருத்துகளையும் பற்றிப் பேசிக்கொள்ளச் சிறந்த வாய்ப்புகள் கிடைத்தன. இந்தக் குறைகளை எப்படி நீக்கலாம் என்பதைப்பற்றி அவர்கள் ஆலோசனை செய்ய முடிந்தது. மேலும், காகித உற்பத்தி

பெருகி, அச்சுத் தொழிலும் விரைவில் முன்னேறியதால், தொழிலாளர்களுடைய நிலைமை, பிரச்சினைகள் முதலியன பற்றிய விவரங்களை நாடெங்கும் பரவச் செய்ய முடிந்தது. தொழிலாளர்களை ஆதரிக்கும் ஒரு பத்திரிகை அவர்களுடைய பிரச்சினைகளைத் தெளிவாக விளக்கியதால், அவர்களிடை ஓர் ஒற்றுமையையும், அவர்கள் எல்லோரும் ஒரே வகுப்பைச் சேர்ந்தவர்கள் என்ற உணர்ச்சியையும் ஏற்படுத்தியது; மேலும், அவர்கள் வேண்டும் கோரிக்கைகள் யாவை என்பதை முதலாளிகளுக்கும் தெளிவாக எடுத்துக் காட்டியது. பத்திரிகைகள் தொழிலாளர்களுக்கு அறிவைப் புகட்டி அவர்களுடைய வகுப்பு உணர்ச்சியையும் ஒற்றுமையையும் வளர்த்தது. நாட்டில் மக்கள் ஆட்சி முறையில் (Democratic system) அமைந்த கல்வி முறையும், போக்குவரவு வசதிகளும், இருப்புப் பாதைகள் முதலிய வசதிகளும் தொழிலாளர் இயக்கத்துக்கு ஒரு புதிய வலிமையைக் கொடுத்தன.

தொழிலாளர்கள் பணிபுரிந்த ஆலைகளில் நிலவிய நிலைமை மிக மோசமாக இருந்தது. அவர்களுக்கு டிரக் முறையில் (Truck system) கூலியைக் கொடுத்தனர்.[1] அவர்கள் பெற்ற கூலி மிகக் குறைவாக இருந்தது. தொழிற்சாலைகளில் நிலவிய நிலைமை தொழிலாளர்களின் உடல்நலத்தைப் பாதிக்கக் கூடியதாக இருந்தது. மேலும், கடினமான வேலைகளைப் பெண்களுக்கும் குழந்தைகளுக்கும் கொடுத்து, முதலாளிகள் அவர்களைத் துன்புறுத்தினர். இவர்களுடைய குறைகளை நீதி மன்றங்கள் அகற்றவில்லை. இவர்களை ஆதரிப்பதற்குத் தொழிலாளர் இயக்கங்கள் இல்லை. இவர்கள் குறையை அகற்ற அரசியலார் சட்டங்களை இயற்றவில்லை. உள்நாட்டுப் போருக்குப்பின் நிலவிய இந்த நிலைமை, 'நைட்ஸ் ஆஃப் லேபர்' (Knights of Labor), 'அமெரிக்கன் ஃபெடரேஷன் ஆஃப் லேபர்' (American Federation of Labor) போன்ற இயக்கங்கள் எப்படி நாட்டில் தேவையாக இருந்தன என்பதை எடுத்துக்காட்டுகின்றது.

உள்நாட்டுப் போரின் விளைவுகள்

உள்நாட்டுப் போர் தொடங்குவதற்கு 100 ஆண்டுகள் முன்பே தொழிலாளர் இயக்கங்கள் வளர்ச்சியடைய ஆரம்பித்தன. ஆனால், 1850-க்கு முன்பு ஆங்காங்கே சிறிய தொழிலாளர் சங்கங்களே இருந்தன. உள்நாட்டுப் போர்

[1] முதலாளிகளுடைய கடைகளில் தொழிலாளிகள் தம் கூலிக்கு ஈடாகக் கட்டாயமாகப் பண்டங்களை வாங்கவேண்டும். இதை 'டிரக் முறை' என்று சொல்வதுண்டு.

இவ் வியக்கத்துக்கு ஒரு புதிய தூண்டுதலைக் கொடுத்தது. பொருளியல் வல்லுநர்கள் தென்பகுதியில் உள்ள அடிமைகளுடன் வடபகுதியில் வாழும் தொழிலாளர்களை ஒப்பிட்டு, அடிமைகள் தொழிலாளர்களைவிட உயர்ந்த நிலையில் இருந்தனர் என்று வாதாடினர். அவர்கள் கூற்றில் ஓரளவு உண்மையும் இருந்தது. உள்நாட்டுப் போரைத் தொடர்ந்து விலைவாசிகள் உயர்ந்தன. ஆனால், தொழிலாளர்கள் பெற்ற கூலி உயரவில்லை. அயல் நாடுகளிலிருந்து வேலையை நாடிப் பலர் வந்தனர். இயந்திரங்களை மிகுதியான அளவில் பயன்படுத்தியதால் வேலை வாய்ப்புப் பெருகவில்லை. முதலாளிகள் அயல் நாட்டினரை அமெரிக்காவுக்குத் தம் செலவில் அழைத்துவந்து, பிறகு அவர்களுக்குக் கொடுக்கும் கூலியில் ஒரு பகுதியைத் தாம் செய்த செலவுக்காக எடுத்துக்கொள்ளும் பழக்கத்தை 1864ஆம் ஆண்டுச் சட்டம் அனுமதித்தது. இச் சட்டத்தைத் தொழிலாளர்கள் வெறுத்தனர்.

போர்க்காலத்திய வரிகளும் குத்தகைகளும் சில தொழிலதிபர்களுடைய செல்வத்தை மிகுதியான அளவில் பெருக்கியது; பணக்காரர்களுக்கும் ஏழைகளுக்கும் உள்ள சாதாரண வேற்றுமைகளை மிகைப்படுத்தியது. முதலாளிகளுடைய அதிகாரம் ஓங்கி வளர்ந்தது. போர் முடிந்ததும் ஏழைகள் மிகவும் மோசமான நிலையில் இருந்தனர். அவர்கள் சாதாரணமான வாழ்க்கைக்கு வேண்டிய பொருள்களைக்கூட வாங்கமுடியாத நிலையில் இருந்தனர். போர் முடிந்துகொண்டிருந்த இறுதி ஆண்டுகளில் தொழிலாளர்களின் கூலி உயர்ந்தது. அவர்கள் தம் கூலி தாழ்வடையாமல் அதே நிலையில் இருக்கவேண்டிய ஏற்பாடுகளைச் செய்ய முயன்றனர். பல சிறிய தொழிற்சங்கங்கள் ஆங்காங்கே தோன்றின. 1863-லிருந்து 1866-க்குள் சுமார் பத்து தேசீய தொழில் இயக்கங்கள் தோன்றின. பல ரெயில்வே தொழிலாளர் சங்கங்கள் தோன்றின. அவற்றுள் ஒன்றான இருப்புப்பாதை நீராவி இயந்திரத் தொழிலாளர் சங்கம் 1863-ல் டெட்ராயிட் (Detroit) என்ற நகரத்தில் நிறுவப்பட்டது. இதைத் தொடர்ந்து 1869-ல் நீராவி இயந்திரங்களில் பணியாற்றுவோர் ஒரு சங்கத்தை ஏற்படுத்தினர். 1870ஆம் ஆண்டுக்குள் 32 தேசீயத் தொழிலாளர் சங்கங்கள் உருவாகிவிட்டன. ஒவ்வொரு முக்கியமான நகரத்திலும் தொழிலாளர் சங்கங்களும், அவர்களை ஆதரிக்கும் பத்திரிகைகளும், நூலகங்களும் இருந்தன.

‘நைட்ஸ் ஆஃப் லேபரும்’ (Knights of Labor) அதன் முன்னோடிகளும்

உள்நாட்டுப் போர்த் தொழிலாளர் இயக்கத்துக்கு அளித்த ஊக்கம் மறைவதற்குமுன், எல்லாத் தொழிலாளர் சங்கங்களையும் ஒரே சங்கமாக இணைக்க முயற்சி செய்தனர். தொழிலாளர்கள் டபிள்யூ. எச். சில்விஸ் (W.H. Sylvis) என்பவருடைய தலைமையில் எல்லாச் சங்கங்களையும் இணைத்து ஒரு தேசியச் சங்கத்தை நிறுவினர். இச் சங்கத்தின் அங்கத்தினர்கள் 1866-லிருந்து ஏழாண்டுகள் ஆண்டுதோறும் கூடினர். இச் சங்கம் முழு வளர்ச்சிபெற்ற காலத்தில் 600,000 அங்கத்தினர்களைக் கொண்டிருந்தது. தொழிலாளர் சங்கங்கள் முதலாளிகளை எதிர்த்துப் போராடும் இயக்கங்களாகமட்டும் இராமல், தொழிலாளர்களிடையே கூட்டுறவு முயற்சியையும் புகுத்த வேண்டும் என்ற கருத்தைப் பலர் ஆதரித்தனர். இச் சங்கங்கள், தம் முயற்சியில் பல சோதனைகளைச் செய்து அனுபவம் பெற்றன. தேசியத் தொழிலாளர் சங்கம் (National Labor Union) சீனர்களை வேலையில் அமர்த்தக்கூடாதென்றும், ஒரு நாளைக்கு எட்டு மணிநேரமே வேலை கொடுக்கவேண்டுமென்றும், அரசினர் ஒரு தொழிலாளர் கழகத்தை நிறுவ வேண்டும் என்றும் கேட்டுக்கொண்டது. ஆனால், தேசியத் தொழிலாளர் சங்கம் ஓர் அரசியல் சார்புள்ள சங்கமாகவே இருந்தது. அது ஓர் உண்மையான தொழிலாளர் சங்கமாகப் பணியாற்றவில்லை. 1872-ல் தேசியத் தொழிலாளர் சீர்திருத்தக் கட்சி (National Labor Reform Party) தோன்றியபின் அது மறைந்துவிட்டது.

1867-லிருந்து ‘நைட்ஸ் ஆஃப் செயின்ட் கிரிஸ்பின்’[1] (Knights of St. Crispin) என்ற சங்கம், மில்வாகி (Milwakee) என்ற நகரில் வளர்ந்தது. இச் சங்கம் கால்நடைத் தொழிலாளர் மிகுதியாக உள்ள மஸாசுஸட்ஸ் பகுதியில் நன்கு வளர்ந்தது. 1868-லிருந்து 1870 வரை இது சிறந்த முறையில் இயங்கியது. 1870-ல் இது ‘உலகிலேயே மிகச் சிறந்த தொழிலாளர் சங்கமாக’ இருந்தது. 1873-ல் தோன்றிய ஒரு கிலியைத் தொடர்ந்து ஏற்பட்ட பொருளாதார மந்தமும், இச் சங்கங்கள் அரசியலில் ஈடுபட்டதும் இவைகளைக் கடுமையாகத் தாக்கின. எனவே, இவ்விரு சங்கங்களும் மற்றவைகளைப்போலவே மறைந்தன. 1873-லிருந்து 1880 வரை

[1] இச் சங்கத்தை ஆதரித்த செயின்ட் கிரிஸ்பின் என்பவரின் பெயரையே இதற்குக் கொடுத்தனர்.

தொழில் நாடெங்கும் சீர்குலைந்தது; வேலையில்லாத் திண்டாட்டமும் ஏற்பட்டது. பல இடங்களில் தொழிலாளர்கள் வேலை நிறுத்தம் செய்தனர். ஆனால், அது பயனளிக்கவில்லை. சில இடங்களில் தொழிலாளர்கள் கட்டுக்கு அடங்காத முறையிலும் மூர்க்கத்தனமாகவும் நடந்துகொண்டனர்[1]. 1877-ல் ரெயில்வே தொழிலாளர்கள் வேலை நிறுத்தம் செய்தனர். ஆனால், இதன்பின் அவர்களுடைய சங்கங்கள் நலிவுற்றன. அங்கத்தினர்கள் அவைகளைவிட்டு விலகினர். இக் காலத்தில் தேசியச் சங்கங்களில் 18 சதவீதமே பாதிக்கப்படாமல் இருந்தன.

இத்தகைய சோதனைக் காலத்தில் தொழிலாளர் சங்கங்கள் அரசியலிலும் இரகசிய நடவடிக்கைகளிலும் ஈடுபட்டன. சோதனைக் காலம் முடிந்ததும் ஒரு தொழிலாளர் சங்கம் 1880-லிருந்து சிறந்த தொண்டாற்றத் தொடங்கியது. 1869-ல் உரியா எஸ். ஸ்டீபன்ஸ் (Uriah S. Stephens) என்ற பிலடெல்ஃபியா நகரத்தைச் சேர்ந்தவர், 6 தொழிலாளிகளின் உதவியைக் கொண்டு 'நோபிள் ஆர்டர் ஆஃப் தி நைட்ஸ் ஆஃப் லேபர்' (Noble Order of the Knights of Labor) என்ற ஓர் இயக்கத்தை ஆரம்பித்தார். இவர் ஓர் உயர்ந்த குறிக்கோளை மனத்தில் கொண்டு இவ்வியக்கத்தை ஆரம்பித்தார். இவருக்குப்பின் பணியாற்றிய தெரென்ஸ் வி. பௌடர்லி (Terence V. Powderly) என்பவரும் இந்த உயர்ந்த குறிக்கோளைச் சங்கத்தின் இலட்சியமாகக் கருதினர். சங்கத்தினர் சோலன் (Solon) என்பவரிடமிருந்து தம் இலட்சியத்தைப் பெற்றனர். 'இதை ஒட்டி, சங்கத்தின் உறுப்பினர்களைப் பாதிக்கும் எதையும் சங்கம் தனது பணியாகவும் பொறுப்பாகவும் கருதவேண்டும்' என்று கருதினர். தொழிலாளர்கள் பெறும் செல்வத்தையும் ஓய்வு நேரத்தையும் சிறந்த முறையில் அவர்களுக்குப் பயன்படுத்த வாய்ப்பு வேண்டும். தொழிலாளிகளுடைய அறிவு, நெறி, சமூகத்திறன்கள் முதலியவை நன்கு வளர்ச்சியடைய அவர்களுக்கு வசதிகள் கொடுக்கவேண்டும். ஒரு நாளைக்கு 8 மணி நேரமே வேலை கொடுக்கவேண்டும் என்பதையும், வருமான வரி, சொத்துப்பேறு வரி (Inheritance tax), அஞ்சல் அலுவலக சேவிங்ஸ் பாங்குப் பணத்தில் வரி விதிப்பது, வேலை செய்யும் தொழிலாளர்களுக்கு ஏற்படும்

[1] பென்சில்வேனியாவிலுள்ள ஆந்திரசைட் நிலக்கரிப் பகுதியில் உள்ள தொழிலாளர்கள், சட்டத்தைப் புறக்கணித்து மூர்க்கத்தனமாக நடந்துகொண்டார்கள். ஜே. எஃப். ரோட்ஸ் (J. F. Rhodes) என்பவர் தமது நூலில் தொழிலாளர்களுடைய நடத்தையைப்பற்றிய கதையை வரைந்திருக்கின்றார். ஜே. டபிள்யூ. கோல்மனும் இதைப்பற்றி எழுதியுள்ளார்.

விபத்துகளுக்காக அவர்களுக்கு ஈட்டுப் பணம் கொடுப்பது, நிலக்கிழார் பெறும் உழைப்பிலா வருமானத்தை அரசினர் எடுத்துக்கொள்வது முதலிய முற்போக்குக் கொள்கைகளை இச் சங்கத்தினர் ஆதரித்தனர். பல ஐரோப்பியர் இக் காலத்தில் சோஷலிசக் கருத்துகளை ஆதரித்தனர். இச் சங்கத்தைச் சேர்ந்தவர்களும் இக் கருத்துகளை வரவேற்றனர். ரெயில்வே, வாயு உற்பத்தி, குடிமக்களுக்கு நீர் அளிப்பது போன்ற தொழில்களை அரசியலாரே மேற்கொள்ளவேண்டும் என்ற கூற்றினை இவர்கள் ஆதரித்தனர். உற்பத்தியையும் பங்கீட்டையும் மேற்கொள்ளும் தொழிலாளர் கூட்டுறவு இயக்கங்களையும் இவர்கள் ஆதரித்தனர்.[1] 'வேலைநிறுத்தம் சிறந்ததன்று என்றும், அது நல்ல பயனைக் கொடுக்காது என்றும்' இச் சங்கத்தின் தலைவரும் ஒருசிலரும் கருதினர். தொழிலாளர்கள் வெற்றி காணவேண்டுமென்றால் 'அவர்கள் பிரச்சினையைப்பற்றிய அறிவை எல்லோருக்கும் புகட்ட வேண்டு' மென்றும், 'போராட்டங்கள்' செய்யவேண்டுமென்றும், 'சங்கங்களை நன்கு அமைக்கவேண்டுமென்றும்' பௌடர்லி அவர்கள் கூறினர். 'நல்ல அமைப்பின்றித் தொழிலாளர்களுடைய முயற்சி வெற்றி காண முடியாதென்றும், தொழிலாளர்களுடைய அடிமைத்தனத்தை அகற்ற முடியாதென்றும்' அவர் விளக்கினர்.[2]

'நோபிள் ஆர்டர் ஆஃப் தி நைட்ஸ் ஆஃப் லேபர்' என்ற சங்கம் முதன்முதலில் ஒளிமறைவில் பணியாற்றியது. ஐந்து நட்சத்திரங்கள்போன்ற குறிகள்மூலமே அதைக் குறிப்பிட்டனர். அது முதலில் தாமதமாகவே வளர்ச்சியடைந்தது. 1869-ல் அதன் முதற் கிளைச்சங்கத்தில் 11 தையல் வேலைத் தொழிலாளர்களே அங்கம் வகித்தனர். 1873-ல் அதற்கு 6 கிளைகளே இருந்தன. அவை எல்லாம் பிலடெல்ஃபியாவிலேயே இருந்தன. இரண்டு ஆண்டுகள் சென்றபின் நகரத்திலும் அதைச் சுற்றியுள்ள பகுதிகளிலும் 80 கிளைகள் இருந்தன. இச் சங்கம் 1875-ல் பென்சில்வேனியாவிலுள்ள டைரோன் என்ற இடத்தில் ஒரு பெரிய கூட்டத்தைக் கூட்டியது. மற்றத் தொழிலாளர் சங்கங்களுக்கும் இதில் சேர அழைப்பு அனுப்பியது. 1883-ல் இச் சங்கத்தில் 52,000 அங்கத்தினர்கள் இருந்தனர். மூன்று ஆண்டுகளுக்குள் இந்த எண்ணிக்கை

[1] சி. டி. ரைட் (C. D. Wright), 'Historical Sketch of the Knights of Labor', Quarterly Journal of Economics, 1, pp. 142-143; F. Flugel and H. U. Faulkner, op. cit., pp. 793-798.

[2] 1880-ல் பிட்ஸ்பர்க் என்ற நகரத்தில் நடந்த கூட்டத்தில் இப்படிப் பேசினர்.

700,000-க்கு உயர்ந்தது. இச் சங்கம் முழு வளர்ச்சி பெற்ற பொழுது ஒரு மிலியன் அங்கத்தினர்களைக் கொண்டிருந்தது. ஒளிமறைவில் வேலை செய்ததால் இதைப்பற்றிப் பலர் ஐயப் பாடுகள் பல கொண்டிருந்தனர். ஆகையால், 1881-லிருந்து சங்கம் ரகசியமாக இயங்கும் வழக்கத்தைக் கைவிட்டது. இச் சங்கம் பல சங்கங்கள் சேர்ந்த ஒரு கூட்டமைப்பாக இல்லாமல் ஒரு மாபெருந் தொழிலாளர் சங்கமாகவே இருந்தது. ஆங்காங்கே உள்ள சிறிய சங்கங்கள் இச் சங்கத்தின் நிருவாகக் குழுவுடன் நேரிடையாக இணைக்கப்பட்டிருந்தன. இதன் அமைப்பு ஒரேமாதிரியாக இராமல் பலவகைப்பட்டதாக இருந்தது. முதன்முதலில் இச் சங்கத்தினர் பயிற்சி பெற்ற வர்கள், பயிற்சி பெருதவர்கள், ஆண், பெண், கரிய நிறத்தவர், வெள்ளையர் என்ற வேற்றுமைகளைப் பாராட்டாமல் எல்லோ ரையும் அங்கத்தினர்களாகச் சேர்த்துக்கொண்டனர். ஆனல், பிறகு மொத்தத்தில் நான்கில் மூன்று பகுதி அங்கத்தினர்கள் தொழிலாளர்களாக இருத்தல் வேண்டுமென்றனர். சிறிய தொழில் செய்வோர், குடியானவர்கள் முதலியவர்கள் இதன் கிளைச் சங்கங்களில் அங்கம் வகித்தனர். இந்த நிலையில் கொள்கையில் பல்வேறு கருத்துகள் ஏற்படுவது இயற்கை.

இச் சங்கத்தில் இரு பிளவுகள் தோன்றின. ஒரு சாரார் சாதாரண அரசியல் வழிகளைப் பின்பற்றவேண்டும் என்றும், மற்ருெரு சாரார் நேரிடை நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டும் என்றும் வாதாடினர். வேலை நிறுத்தம்போன்ற எல்லாக் கருவிகளையும் பயன்படுத்தித் தொழிலாளர்கள் நிலையை உயர்த்தவேண்டும் என்று இவர்கள் கருதினர். இவர்கள் 1885-ல் 'கௌல்ட் ரெயில்வே கம்பெனியை' எதிர்த்து நேரடி நடவடிக்கை எடுத்து வெற்றியடைந்தனர். பேராசிரியர் ஈலி (Ely) என்பவர் இச் சங்கத்தினர்களைப்பற்றி 1886-ல் பின் வருமாறு எழுதியுள்ளார்: 'இச் சங்கம் மிகுதியான ஆற்றல் வாய்ந்த, சிறந்த அமைப்பைக்கொண்ட ஒரு தற்காலத்து இயக்கம். உண்மையான தத்துவங்களை அடிப்படையாகக் கொண்டு அமைந்த இச் சங்கம் தொழில் வளர்ச்சியின் தன்மையை நன்கு அறிந்திருக்கின்றது, அல்லது பொருளா தாரச் சமூகத்தின் (Economic society) விதிகளை உணர்ந்திருக் கின்றது.'[1]

1886-ல் முழு வளர்ச்சி பெற்றிருந்த இச் சங்கம் அதே ஆண்டில் நலிவுற்றுத் தளர்ச்சியடைய ஆரம்பித்தது. பயனற்ற

[1] R. T. Ely, 'Labor Movement in America,' p. 75.

வேலைநிறுத்தங்கள் இதன் பெயரைப் பாதித்தன. மக்களுடைய ஆதரவை இது இழந்தது.[1] இவைகளுடைய அரசியல் நடவடிக்கைகளும் இவைகளைப் பாதித்தன. நிருவாகக் குழுவினரின் அதிகாரம் ஐயப்பாடுகளுக்கு இடங் கொடுத்தது. 'தி அமெரிக்கன் ஃபெடரேஷன் ஆஃப் லேபர்' (The American Federation of Labor) என்ற பெயருடன் ஆரம்பமான புதிய சங்கத்தின் எதிர்ப்பும் இச் சங்கத்தின் வீழ்ச்சிக்குக் காரணமாக இருந்தது. 1888-லிருந்து இது விரைவில் தளர்ச்சியுற்று மறைய ஆரம்பித்தது. ஆனால், இச் சங்கம் தன் குறுகிய கால வரலாற்றில் பல அரிய சாதனைகளைச் செய்தது. பல வலிமையற்ற சிறிய சங்கங்களை இது நல்ல முறையில் மாற்றியமைத்துத் தன்னுடன் இணைத்தது. சில புதிய சங்கங்களைத் துவக்கி வைத்தது. அமெரிக்கக் கீழ்ச் சட்டசபை 1883-ல் தொழிலாளர் பற்றிய பிரச்சினைகளை ஆராய்வதற்கு ஒரு குழுவை நிறுவியது. அடுத்த ஆண்டு தொழிலாளர்பற்றிய விவரங்களைச் சேகரிப்பதற்காக ஒரு தொழிலாளர் கழகத்தை ஏற்படுத்தினர். தொழிலாளர்களுக்கும் முதலாளிகளுக்கும் இடையே நிலவும் உறவைப் பரிசீலனை செய்வதற்கு ஒரு குழுவை செனட் சபை நிறுவியது. தொழிலாளர் பிரச்சினைகளை நன்கு அறியாத கிளீவ்லண்டு (Cleveland) என்ற ஜனாதிபதிகூடத் தொழிலாளர் பற்றிய செய்தி ஒன்றை 1886-ல் காங்கிரஸ் சபைக்கு அனுப்பினார். தொழிலாளர்களுடைய சச்சரவுகளைத் தீர்த்து வைக்க ஒரு குழுவை அமைக்கவேண்டுமென்று அவர் அதில் குறிப்பிட்டிருந்தார். ஆனால், அமெரிக்கச் சட்டசபை இதைச் செயலாற்றுவதில் சரியான ஊக்கம் காட்டாமல் 1886-ல் ஒரு சட்டத்தை இயற்றியது. இதன்படி இரு சாராரும் ஒப்புக் கொண்டால் சச்சரவைத் தீர்க்க ஒரு வழி காணலாம் என்று இச் சட்டத்தில் கண்டிருந்தது. நைட்ஸ் ஆஃப் லேபர் சங்கம் உழைப்பின் பெருமையையும், அமைப்பின் அவசியத்தையும், ஒற்றுமையின் நலன்களையும் தனது வரலாற்றின்மூலம் விளக்கியது.

தி அமெரிக்கன் ஃபெடரேஷன் ஆஃப் லேபர் (The American Federation of Labor)

அமெரிக்காவில் மத்திய-மேற்குப் பகுதியில் வலிவுடன் இயங்கிய நைட்ஸ் ஆஃப் இண்டஸ்ட்ரி (Knights of Industry) என்ற சங்கமும், நைட்ஸ் ஆஃப் லேபர் சங்கத்திலிருந்து பிரிந்த

[1] ஹேமார்க்கட்டில் நடந்த கலவரத்தில் 1886-ல் வெடிகுண்டைச் சிலர் வீசினர். தொழிலாளர் சங்கங்கள் இதற்குக் காரணமாக இல்லை என்றபோதிலும், இச் சங்கங்களை மக்கள் வெறுத்தனர்.

அமால்கமேட்டட் லேபர் யூனியன் (Amalgamated Labor Union) என்ற சங்கமும் 1881-ல் ஒரு கூட்டத்தைக் கூட்டின. இக் கூட்டத்திலிருந்து தி அமெரிக்கன் ஃபெடரேஷன் ஆஃப் லேபர் தோன்றி வளர்ந்தது. மேலே குறிப்பிட்ட சங்கங்கள் இரண்டாவது கூட்டம் ஒன்றைக் கூட்டின. 1886-ல் கொலம்பஸ் என்ற இடத்தில் தி அமெரிக்கன் ஃபெடரேஷன் ஆஃப் லேபரைத் துவக்கினார்கள். இச் சங்கத்தினர் முதன்முதலில் நாட்டுத் தொழில்களைப் பாதுகாக்க வரிகளை விதிக்கவேண்டுமென்றும், ஒப்பந்தம் செய்து அயல்நாட்டுத் தொழிலாளிகளை அழைப்பதைக் கைவிடவேண்டுமென்றும், சதியாலோசனைச் சட்டத்தைப் பயன்படுத்தி சங்கங்களைத் துன்புறுத்தக்கூடாதென்றும் வாதாடினர்; கட்டாயமாக எல்லோருக்கும் கல்வி புகட்டல் வேண்டுமென்றும் கூறினர். ஆனால், நாளடைவில் இச் சங்கத்தினர் அரசியல் கொள்கைகளைப் புறக்கணித்து, உண்மையான தொழிலாளர் இயக்கமாகத் தம் சங்கத்தை வளர்த்தனர். நைட்ஸ் ஆஃப் லேபர் போலல்லாமல், இச் சங்கம் தொழிலாளர் இயக்கமாகவே தொண்டாற்றியது.

அமெரிக்கன் ஃபெடரேஷன் ஒரே சங்கமாக இல்லாமல் பல சங்கங்களைத் தன்னுடன் இணைந்த உறுப்புகளாகக்கொண்ட ஒரு கூட்டுக் குழுவாக இருந்தது. 1950-ல் அது அடியிற் கண்ட உறுப்புகளைக் கொண்டிருந்தது :

(1) 108 தேசீய, பன்னாட்டு இயக்கங்கள். இவைகளுள் 55,000 உள்நாட்டைச் சேர்ந்தவை. இவை 9,000,000 அங்கத்தினர்களைக் கொண்டிருந்தன.

(2) மிகச் சிறிய தொழிலில் ஈடுபட்டிருக்கும் தொழிலாளிகள் எந்தச் சங்கத்திலும் சேரமுடியாத நிலைமையில் இருக்கலாம். இத்தகைய தொழிலாளர்கள் குறைந்தபட்சம் 7 பேர்களைக்கொண்டு நிறுவும் சங்கங்கள் பல.

(3) 50 மாநிலக் கூட்டுக் கழகங்கள். இவற்றுள் அலாஸ்க்கா, பியூர்டோ ரிகோ (Puerto Rico) மாநிலங்களிலுள்ள சங்கங்கள் இக் கழகங்களுடன் சேரவேண்டும்.

(4) 1,000 நகர மையக் குழுக்கள். இவற்றுடன் உள்நாட்டில் உள்ள சங்கங்கள் இணைந்திருத்தல் வேண்டும். ஆனால், எல்லா அதிகாரங்களையும் அமெரிக்கன் ஃபெடரேஷன் அல்லது தேசீய இயக்கங்கள் பயன்படுத்தும்.

(5) கட்டட வேலைத் துறை, . உலோக வேலைத் துறை, ரெயில்வே தொழிலாளர் துறை, முத்திரைப் பணித் துறை முதலிய துறைகளாகத் தேசீயச் சங்கங்களையும், பன்னாட்டுச்

சங்கங்களையும் பிரித்தனர். 700-க்கு மேற்பட்ட உள்ளூர்க் குழுக்கள் இத் துறைகளின் வேலையை மேற்பார்வையிட்டன. இந்த நான்கு துறைகளிலும் பல அலுவலர்கள் பணியாற்றினர்.

ஃபெடரேஷன் ஒரு தலைவரையும், 15 துணைத் தலைவர்களையும், ஒரு செயலாளரையும் கொண்டிருந்தது. அங்கத்தினர்கள் இவர்களை ஆண்டுதோறும் கூடும் கூட்டங்களில் தேர்ந்தெடுத்தனர். இவர்கள் ஒரு சிறந்த நிருவாக சபையை அமைத்தனர். தேசிய, பன்னாட்டுச் சங்கங்கள் தனித்தியங்க அதிகாரம் பெற்றிருந்தன. ஆனால், உள்நாட்டுச் சங்கங்களுக்கு இந்த உரிமைகள் இல்லை. அங்கத்தினர்களிடம் வசூல் செய்த தொகைமூலம் ஃபெடரேஷன் ஒரு கணிசமான நிதியைக் கொண்டிருந்தது. அது வாஷிங்டன் நகரத்தில் தன் சொந்தக் கட்டடத்தையும் காரியாலயத்தையும் கொண்டிருந்தது.

ஃபெடரேஷனுடைய வளர்ச்சி ஆரம்பத்தில் தாமதமாக இருந்தது. அது 1890-ல் 100,000 அங்கத்தினர்களையும், 1898-ல் 278,000 பேர்களையும், 1900-ல் 548,000 பேர்களையும், 1904-ல் 1,676,000 பேர்களையும், 1914-ல் 2,000,000 அங்கத்தினர்களையும் கொண்டிருந்தது. 1898-லிருந்து 1904 வரை ஃபெடரேஷன் சிறந்த முறையில் வளர்ந்தது. தொழிலாளர் இயக்க வரலாற்று ஆசிரியர் ஒருவர், ஃபெடரேஷன் நன்கு வளர்ந்த இக் காலத்தை இயக்கத்தின் 'வீரமான நாட்கள்' என்று கூறுகின்றார்.[1] உயர்ந்த இலட்சியங்களைக்கொண்டு, தொழிலாளர்கள் இக் காலத்தில் தன்னலமற்ற பணியில் ஈடுபட்டிருந்தனர். இக் காலத்தில் முதலாளிகள் இச் சங்கங்களை அங்கீகரித்தார்கள். இக் காலத்தை மற்றொரு பொருளாதார வரலாற்று ஆசிரியர், 'முதலாளி, தொழிலாளி தேன் நிலவுக் காலம்' என்று கூறியிருக்கின்றார்.[2]

ஃபெடரேஷனுடைய அங்கத்தினர்களின் எண்ணிக்கை உயர்ந்ததோடல்லாமல் மற்ற மத்தியதர வகுப்பினருடைய கழகங்களும் இதற்கு உதவிபுரிந்தன. தேசிய நுகர்வோர் சங்கமும் (1898-ல் தோன்றியது), தேசிய நகரங்களைச் சேர்ந்தவர்கள் சங்கமும் (1901), தேசியக் குழந்தைத் தொழிலாளர் குழுவும் (1904), தொழிலாளர்பற்றிய சட்டங்கள் இயற்றுவதற்காக நிறுவிய சங்கமும் ஃபெடரேஷனுக்கு உதவிபுரிந்தன. இறுதியில் குறிப்பிட்ட இரு சங்கங்களும் கூட்டுப் பேரத்தையும்

[1] L.L. Lorwin, 'The American Federation of Labor.

[2] Selig Perlman in J. R. Commons et al., 'History of Labor in the United States', II, 524.

(Collective bargaining) முற்போக்குச் சமூகச் சட்டங்களையும் ஆதரித்தன. இக் காலத்தைத் 'தொடக்கத்தில் நன்றாக உழைத் தமைக்குத் தகுந்த கூலியைப் பெறும் காலம்' என்று காம்பர்ஸ் (Gompers) என்பவர் கூறினர்.[1] வெற்றிகரமாக ஃபெடரேஷன் இயங்கும்பொழுதே முதலாளிகளின் எதிர்ப்பைச் சமாளிக்க வேண்டியதாயிற்று. 1895-ல் தோன்றிய தேசிய உற்பத்தியாளர் இயக்கமும், அமெரிக்காவில் கூட்டு மறுப்பை எதிர்ப்பவர் சங்கமும் (The American Anti-Boycott Association) முதலாளிகளை ஆதரித்தன. இச் சங்கங்கள் டான்பியூரி ஹாட்டர்ஸ் வழக்கிலும் (Danbury Hatters' case), பக் ஸ்டௌவ் அண்டு ரேன்ஜ் வழக்கிலும் (Buck Stove and Range case) தொழிலாளர்களை எதிர்த்துப் போராட நிதியுதவி செய்தனர். தடைக்கட்டளை, ஒற்றர்களைப் பயன்படுத்துவதுபோன்ற கருவிகளைச் செம்மைப் படுத்தித் தொழிலாளர்களை எதிர்த்தனர். ஃபெடரேஷன் அங்கத்தினர்களிடம் பல கருத்து வேற்றுமைகள் இருந்தன. சிலர் பெரிய தொழிற் சங்கங்கள் வேண்டுமென்றும், சிலர் சிறிய கைவினைத் தொழிற் சங்கங்கள் வேண்டுமென்றும் வற்புறுத்தினர். சிலர் ஒரு தொழிற் கட்சி வேண்டுமென்றனர். சிலர் ஃபெடரேஷனே கட்சியின் பணிகளை மேற்கொள்ளலா மென்று கருதினர். சோஷலிசக் கொள்கையை ஆதரித்தவர்கள் அரசியலில் ஈடுபடவேண்டுமென்றனர். முதல் உலகப் போர்க் காலத்தில் ஃபெடரேஷன் மீண்டும் வளர்ந்தது. 1914-ல் ஃபெடரேஷன் 2,020,000 பேர்களையும், 1920-ல் 4,078,000 பேர் களையும் அங்கத்தினர்களாகக் கொண்டிருந்தது. நியூ டீல் (New Deal) காலத்திலும், இரண்டாவது உலகப் போர்க் காலத் திலும் மீண்டும் ஃபெடரேஷன் வளர்ந்தது.

சிறிய கைவினைத் தொழிலாளிகளும், பல பெரிய தொழிற் கூடங்களில் பணியாற்றுவோரும் ஃபெடரேஷனில் சேர்ந்திருந் தனர். உதாரணமாக, ஐக்கியச் சுரங்க வேலைத் தொழிலாளர் சங்கமும், மேற்குப் பகுதியில் உள்ள சுரங்க வேலைத் தொழி லாளர் சங்கமும், பன்னாட்டுச் சாராய ஆலைத் தொழிலாளர் சங்கமும் ஃபெடரேஷனுடன் இணைந்திருந்தது. ஆனால், ரெயில்வே தொழிலாளர் சங்கம் அதில் சேர மறுத்துவிட்டது. அண்மைக் காலத்தில் பல சங்கங்கள் அதைவிட்டு விலகின. இதற்கு எதிராக, 'காங்கிரஸ் ஆஃப் இண்டஸ்ட்ரியல் ஆர்க்கனை சேஷன்ஸ்' (Congress of Industrial Organisations) என்ற ஓர் இயக்கம் தோன்றியது. அமெரிக்கத் தொழிலாளர்கள் ஒரே சங்கத்தில் என்றுமே சேர்ந்திருந்ததில்லை.

[1] Samuel Gompers, 'Seventy Years of Life and Labor,' (1925) II, 105.

ஃபெடரேஷனின் கொள்கைகள்

(1) தொழிலாளர் நலன்கள்பற்றிய எல்லாப் பிரச்சினையையும் எழுப்பி, அவர்களுக்குச் சாதகமான மசோதாக்களை மாநில, மத்திய சட்டசபைகளில் இயற்றி, அவர்கள் நிலையை உயர்த்துவது ஃபெடரேஷனின் சிறப்பான அலுவலாகும். (2) தொழிலாளர்களுக்கு இடையூறாக இருக்கும் எல்லாவற்றையும் நீக்கி, அவர்கள் உரிமைகளைக் காப்பாற்றுவது. (3) மேற்கூறிய நோக்கங்களைச் செயற்படுத்தத் தொழிலாளர்கள் சங்கங்களை நன்கு அமைத்தல். வேலை நேரத்தைக் குறைத்துக், கூலியை உயர்த்தித் தொழிற்கூடங்களின் நிலைமையைச் சீர்படுத்தித் தொழிலாளிகளுடைய வாழ்க்கைத்தரத்தை உயர்த்துவது. அவர்களை இன்ஷுரன்சு திட்டத்தின்மூலம் பயனடையுமாறு செய்தல்.

ஃபெடரேஷனுடைய வெற்றிகரமான கொள்கைகளுக்கு அதன் தலைவர்களே காரணமாக இருந்தனர். இத் தலைவர்கள் தொடக்க காலத்தில் ஃபெடரேஷனுக்குச் சிறந்த தொண்டாற்றினர். இவர்கள் நீண்ட காலம் பணியாற்றினர். இத் தொண்டர்களுள் ஜான் மிட்செல் (John Mitchell—1870-1919) என்பவரே மிக அரிய பணியாற்றினார். இவர் 13ஆம் வயதிலே நிலக்கரிச் சுரங்கத்தில் வேலையில் அமர்ந்தார். ஐக்கியச் சுரங்கத் தொழிலாளர் சங்கத்தில் 1890-ல் சேர்ந்து, 9 ஆண்டுகளுக்குப் பின் தனது 29ஆம் வயதில் அதன் தலைவரானார். அவர் பதவிக்கு வந்தபொழுது சங்கத்தில் 43,000 அங்கத்தினர்களே இருந்தனர். இவர் கடினமான பணியை நன்கு செய்து அங்கத்தினர் எண்ணிக்கையை 400,000-க்கு உயர்த்தினார். இவரது தலைமையில் சுரங்கத் தொழிலாளர்கள் 1902-ல் ஒரு பெரிய வேலை நிறுத்தத்தை வெற்றிகரமாகச் செய்தனர். அப்பொழுது இவர் வயது 32.

தொழிலாளர்களுள் மிகப் புகழ்பெற்றவர் சாமுவேல் காம்பர்ஸ் என்பவர். இவர் 1850-ல் லண்டனில் டச் - யூத குலத்தில் பிறந்தார். 13ஆம் வயதில் அமெரிக்காவுக்குச் சென்று சுருட்டுத் தொழிலில் அமர்ந்தார். பிறகு இவர் நியூயார்க் சுருட்டுத் தொழிலாளர்கள் சங்கத்தில் சேர்ந்தார். அமெரிக்கன் ஃபெடரேஷனிலும் சுருட்டுத் தொழிலாளர் சங்கத்திலும் இவர் சேர்ந்து அரிய பணியாற்றினார். 1882-ல் ஃபெடரேஷனுடைய தலைவராக இவரை அங்கத்தினர்கள் தேர்ந்தெடுத்தனர். இவர் 1894ஆம் ஆண்டு நீங்கலாக ஆண்டுதோறும் 1924 வரை ஃபெடரேஷனின் தலைவராகப் பணியாற்றினார். 1924-ல் இவர்

மறைந்தார். ரெயில்வே தொழிலாளர்கள் சங்கம் (Railway Brotherhoods) போன்ற சங்கங்களில் பல தலைவர்கள் சிறந்த தொண்டாற்றினார்கள். இவர்களுடைய உழைப்பினால் பல சங்கங்கள் நன்கு வளர்ந்தன.

மேற்கூறிய தலைவர்கள் அனுபவ வாயிலாகவே உண்மையை அறிந்தனர். அவர்கள் தம் கோரிக்கைகளைத் தம் வலிமையைப் பயன்படுத்தியே நிறைவேற்றிக்கொண்டனர். நாளடைவில் கிட்டும் நலனைக் கருதாமல் அவ்வப்போது ஏற்படும் குறைகளை நீக்கவே இவர்கள் முயன்றனர். சுருட்டுத் தொழிலாளர் சங்கத் தலைவரான அடால்ஃப் ஸ்ட்ராஸர் (Adolph Strasser) என்பவர் செனெட் குழுவினரிடம் 1883-ல் 'நாங்கள் நாளடைவில் கிட்டும் நலனைக் கருதவில்லை. அன்றாடம் ஏற்படும் உடனடித் தேவைகளையே முக்கியமெனக் கருதுகின்றோம்; அவற்றிற்காகவே போராடுகின்றோம்' என்று கூறினார்.[1]

சாமுவேல் காம்பர்ஸ் சிறு சங்கங்களையும் தேசீய சங்கங்களையும் செம்மையாக அமைக்கவேண்டுமென்றும், அவசியமற்ற செலவுகளை நீக்கவேண்டுமென்றும், தீவிரப் பொருளாதாரக் கோட்பாடுகளை அடிப்படையாகக்கொண்டு கொள்கைகளை உருவாக்கக்கூடாதென்றும் வலியுறுத்தினார். தன் சொந்த அனுபவ அடிப்படையில் அமைந்த தன் கொள்கையை இவர் வெற்றிகரமாகச் செயலாற்றினார். நாள்தோறும் 8 மணி நேரமே வேலை கொடுக்கவேண்டுமென்றும், சனிக்கிழமை அரைநாள் ஓய்வு வேண்டுமென்றும், குழந்தைகளை வேலையில் அமர்த்துவதுபற்றிய சட்டம் ஒன்றை இயற்றவேண்டுமென்றும், அயல் நாட்டினரை ஒப்பந்தம் செய்து அமெரிக்காவுக்கு அழைப்பதைத் தடை செய்யவேண்டும் என்றும், வேலை செய்யும் தொழிலாளர்களுக்கு ஆபத்து ஏற்பட்டால் அவர்களுக்கு ஈட்டுப் பணம் கொடுத்தல்வேண்டும் என்றும் இவர் கேட்டுக்கொண்டார். இங்கிலாந்தில் சார்டிஸ்ட் இயக்கம் (Chartism) வீழ்ச்சியடைந்தபின், தொழிலாளர் இயக்கம் பின்பற்றிய பழைய முறையையே, அமெரிக்க இயக்கமும் ஃபெடரேஷனும் காம்பர்ஸ் தலைமையில் பின்பற்றின.

ஃபெடரேஷன் சமாதான வழியில் தனது கோரிக்கைகளை நிறைவேற்றிக்கொள்ள முயற்சி செய்தபோதிலும், தன்னுடன் இணைந்திருக்கும் சங்கங்கள் தீவிரமான வழியில் இறங்கினால் அதை அனுமதித்தது. பெரிய சங்கங்களின் உறுப்புகளான

[1]Report of the Committee of the Senate upon the Relations between Capital and Labor, 1, 460.

சிறிய சங்கங்கள், பெரிய சங்கங்களுடைய அனுமதியின்றி வேலைநிறுத்தம் செய்யக்கூடாது. அனுமதி கொடுத்தபின் பெரிய சங்கம் வேலைநிறுத்தத்தை வெற்றிகரமாகச் செய்து கொடுக்கவேண்டும். ஃபெடரேஷன் வளர்ந்தபின் வேலை நிறுத்தங்களும் தொழிற்கூடங்களை மூடிவிடுவதும் மிகுதி யாயின. தொழிலாளர்கள் பிரச்சினைகளைத் தீர்ப்பதற்குச் சிறந்த சமாதான வழிகளையும் சில சங்கங்கள் பின்பற்றின. தொழிலாளர்கள் இரண்டு நோக்கங்களுடன் அடிக்கடி வேலை நிறுத்தம் செய்தனர். அவை : (1) சங்கங்களை முதலாளிகள் அங்கீகரித்தல் வேண்டும். (2) கூலியை உயர்த்த வேண்டும். காலப்போக்கில் முதல் நோக்கத்திற்காகவே பெரும்பாலும் தொழிலாளிகள் வேலைநிறுத்தம் செய்தனர். 1881-ல் செய்த வேலைநிறுத்தங்களில் மூன்றில் இரண்டு பங்கு இரண்டாவது காரணத்திற்காகவே ஏற்பாடு செய்யப்பட்டவை. 17-ல் ஒரு பங்கு வேலைநிறுத்தங்களே முதல் நோக்கத்துடன் செய்யப் பட்டவை. ஆனால், 1905-ல் நடந்த வேலைநிறுத்தங்களில் மூன்றில் ஒரு பங்குக்குக் குறைவானவை கூலி உயர்வையும், ஏறக்குறைய அதே பங்கு முதலாளிகளின் அங்கீகாரத் தையும் இலட்சியமாகக் கொண்டிருந்தன.[1] கூட்டுமறுப்பு (boycott) மூலம் சங்கங்கள் சிலர் உற்பத்திசெய்த பண்டங் களைத் தொழிலாளர்கள் வாங்கக்கூடாதென்று கேட்டுக் கொண்டன. செயின்ட் லூயிஸ் (St. Louis) என்ற இடத்தி லுள்ள பக் ஸ்டவ் அண்டு ரேன்ஜ் கம்பெனியும் (Buck Stove and Range Company) கன்னக்டிகட் பகுதியிலுள்ள டான் பியூரியைச் சேர்ந்த தொப்பி செய்யும் டேனியல் லௌவி (Daniel Loewe) என்பவருடைய தொழிலும் இந்தக் கூட்டு மறுப்புக்கு இலக்காயிற்று. இதுபோன்ற பல கருவிகளைச் சங்கங்கள் பயன்படுத்தின. வேலைநேரம், சங்கத்தைச் சேர்ந்த தொழிலாளர்களுக்கும் அதில் சேராதவர்களுக்கும் இடையே உள்ள உறவு முதலிய பலவற்றை ஒழுங்குபடுத்தவேண்டும் என்று ஃபெடரேஷன் அரசாங்கத்தைக் கேட்டுக்கொண்டது.

தொழிலாளி தனது வேலையையும் கூலியையும் இழக்காம லிருக்க விரும்புகிறான். நல்ல வலிமைபெற்ற தொழிலாளர் இயக்கங்கள் கூட்டுப் பேரங்கள் செய்து நலன்களை அடை கின்றன. ‘எதிர்காலத்தில் தொழில் துறையில் தொழிலாளர் களுடன் முதலாளிகள் செய்துகொள்ளும் ஒப்பந்தங்களே

[1] Twenty-First Annual Report of the Commissioner of Labor, 1906, Strikes and Lockouts (1907), p. 32; F. Flugel and H.U. Faulkner, pp. 832-835.

அமைதியை நிலைநாட்டும்' என்று ஜான் மிட்சல் (J. Mitchell) கூறினர்.[1] கூட்டுப் பேரமுறையைக் கையாண்ட இடங்களில் அது போராட்டங்கள் ஏற்படாமல் தடுத்திருக்கின்றது. தொழில்துறையில் மிக எளிய ஒப்பந்தங்களையும் சிக்கலான ஒப்பந்தங்களையும் செய்திருக்கின்றனர். பன்னாட்டுத் தட்டெழுத்தாளர்கள் சங்கம் அமெரிக்கப் பத்திரிகையாளர் சங்கத்துடன் சிக்கலான ஓர் ஒப்பந்தத்தைச் செய்துகொண்டது. ஒப்பந்தங்களால் ஏற்படும் நிலையான விளைவுகளைச் சில முதலாளிகள் விரும்புகின்றனர்.

தொழிற்சங்க முறையும் உலகத் தொழிலாளர் சங்கமும் (Industrial Unionism and the Industrial Workers of the World—I.W.W.)

கைவினைத் தொழிலாளர் சங்கங்கள் 1880-லிருந்து முன்னேறியபோதிலும், 1930-க்குப் பின்பே அவை தொழில் துறை முழுவதும் பரவின. அமெரிக்க ஐக்கிய சுரங்கத் தொழிலாளர்கள் சங்கம்போன்ற சிலவற்றில் தொழிற் சங்கங்கள் நிலைத்து நின்றன. இவற்றில் சாதாரணக் கூலிக் காரன்முதல் பொறியாளர்வரை அனைவரும் உறுப்பினராக இருந்தனர். இதைப்போலவே இம் முறையின்கீழ் எல்லாத் தொழிலாளர்களும் ஒரே சங்கத்தில் அங்கம் வகிக்கின்றனர்.

பயிற்சி பெற்ற தொழிலாளர்கள் மிகுதியாக உள்ள காலத்தில்கூட தொழிற் சங்க முறை நீடித்திருந்தது. ஒரு தொழிற்கூடத்தில் பல்வேறு பணியைச் செய்யும் தொழிலாளிகள் ஒரே பெரிய சங்கத்தில் சேருவது இயற்கை. சிறப்பான தொழில்திறமை வாய்ந்த தொழிலாளர்கள் இல்லாமல் அவர்கள் பணியை இயந்திரங்களைக்கொண்டு செய்யும் பெரிய தொழிற்கூடங்களில், தொழிற் சங்க முறை ஒன்றுமட்டும் நடைமுறையில் சாத்தியமாகும்.

நைட்ஸ் ஆஃப் லேபர் வீழ்ச்சியடைந்த பிறகும் எதற்கும் போராடும் தொழிற் சங்க முறை அமெரிக்காவில் இருந்தது. 1905-ல்தான் தொழிற் சங்கம் நைட்ஸ் ஆஃப் லேபரை எதிர்த்துப் போராடியது. சிகாகோ நகரத்தில் 1905-ல் கூடிய தொழிலாளர் கூட்டமொன்றில் தீவிரவாதிகளான யூஜீன். வி. டெப்ஸ் (Eugene V. Debs), டேனியல் டெலியான் (Daniel DeLeon), வில்லியம் டி. ஹேவுட் (William. D. Haywood) முதலியோர்

[1] John Mitchell, 'Organised Labor' (1903), p. 347.

கலந்துகொண்டனர். இவர்களில் முதல் இருவரும் சோஷலிசக் கட்சியைச் சேர்ந்தவர்கள். ஹேவுட் என்பவர் உலகத் தொழிலாளர்கள் சங்கத்தை நிறுவினர். தொழிலாளர்களை வருத்தும் உலகப் பொருளாதாரத் துன்பங்களை உழைப்பாளி இயக்கங்கள் மூலமே அகற்றமுடியும் என்று அவர்கள் கூறினர்கள். ஆகவே, எல்லாத் தொழிலாளர்களும் ஒரே இயக்கத்தில் சேரவேண்டு மென்றும், இவ்வியக்கம் சிறு கைவினைத் தொழில்களுக்கும் பெரிய தொழில்களுக்கும் அவைகள் நிலைக்கேற்ற சுதந்திரத்தைக் கொடுக்கவேண்டுமென்றும், அகில உலக தொழிற் சுதந்திரத்தை வழங்கவேண்டுமென்றும், வேலை செய்து கூலி பெறும் எல்லோரும் ஒன்றுபடவேண்டுமென்றும் சங்கத்தினர் கருதினர்கள். தொழில் (Labour), முதல் (Capital) ஆகிய இரு வகுப்புகளுக்குமிடையே ஒரு பெரிய போராட்டம் நடக்கும் என்ற சோஷலிசக் கோட்பாட்டின் அடிப்படையில் இவர்கள் கொள்கையை அமைத்துக்கொண்டனர். 'தொழிலாளர் இயக்கம் வகுப்புவாத அடிப்படையில் அமையவேண்டு' மென்று இவர்கள் கருதினர்கள். இவர்களுடைய இயக்கத்தின் அமைப்புக்கு 1908-ல் கொடுத்த முன்னுரையில், 'உலகத் தொழிலாளர்கள் உற்பத்திச்சாதனங்களை எல்லாம் கைப்பற்றிக் கூலி வேலைமுறையை அகற்றும்வரை வகுப்புக் கலவரம் நடந்து கொண்டே யிருக்கவேண்டும்' என்று குறிப்பிட்டிருந்தனர். தொழிலாளர் போராட்டத்தில் வெற்றிபெற இவர்கள் நேரடி நடவடிக்கையை ஆதரித்தார்கள். நேரடி நடவடிக்கை என்பது பொது வேலைநிறுத்தம், பகிஷ்காரம், நாசவேலை ஆகியவைகளாகும். ஆனல், இப்பொழுது இருக்கும் பொருளாதார, சமூக அமைப்பு முறை மாறவேண்டுமென்பதே இவர்கள் குறிக்கோள். உலகத் தொழிலாளர் சங்கம் உலகெங்கும் பரவிவந்த புரட்சிகர சோஷலிசத்தின் அமெரிக்கப் பாணியாகும்.

உலகத் தொழிலாளர்கள் சங்கத்தின் கொள்கைகள் இயக்கங்களில் சேராத, பயிற்சி பெருத தொழிலாளர்களைக் கவர்ந்தது. கிழக்குப் பகுதியிலுள்ளவர்களையும், நிலையாக ஓரிடத்திலேயே பணியாற்றுத மேற்குப் பகுதியிலுள்ள தொழிலாளர்களையும், அறுவடைப் பணியில் அமர்ந்திருப்போரையும், மரவேலைத் தொழிலாளர்களையும் இக் கொள்கைகள் கவர்ந்தன. துவக்க காலத்திலிருந்தே பிளவுகளும் புரட்சித் தலைவர்களுடைய போக்கும் இவ்வியக்கத்தைப் பாதித்த போதிலும், 1909-லிருந்து 1917 வரை இச் சங்கம் வன்செயற் போக்கினைக் கொண்டதாகவே இருந்தது. 1912-ல் நடந்த

லாரன்ஸ் வேலைநிறுத்தத்தையும் (Lawrence Strike), 1913-ல் நடந்த பாட்டர்சன் வேலைநிறுத்தத்தையும் இச் சங்கம் வெற்றிகரமாக நடத்தி வடமேற்குப் பகுதியின் அமைதியைக் குலைத்தது. இச் சங்கத்தின் புரட்சிகரமான வாக்கியங்களும் பலாத்கார முறைகளும் பொதுமக்களுடைய வெறுப்பைத் தூண்டின. 1914-ல் ஆரம்பித்த போரில் அமெரிக்கா தலையிட்ட போது, இச் சங்கம் அரசியலாரின் கொள்கையை ஆதரிக்க வில்லை. எனவே, இது அரசாங்கத்தின் எதிர்ப்புக்கு இலக்காகி, அதன் விளைவாகத் தன் வலிமையை இழந்தது. 1916-ல் இது முழு வளர்ச்சி பெற்று வலிவுடன் இருந்த காலத்தில்கூட இதன் அங்கத்தினர்கள் எண்ணிக்கை 70,000-க்கு மேற்படவில்லை. ஆயினும், இதன் அங்கத்தினர்கள் நல்ல ஆர்வத்துடன் பணியாற்றினர். போருக்குப்பின் இதன் அங்கத்தினர்களில் பலர், பொதுவுடைமைக் (communist) கட்சியில் சேர்ந்தார்கள்.

உலகத் தொழிலாளர்கள் சங்கம் மறைந்தபோதிலும், அது தொழிலாளர்களிடம் சிறந்த செல்வாக்கைப் பெற்றிருந்தது. ஃபெடரேஷனைப்போல் அது இரட்டைச் சங்க முறையை (dual unionism) வெறுத்தது. பயிற்சி பெறாத தொழிலாளர்கள் அதன்மூலம் நல்ல பயனை அடைந்தார்கள். தையல் துறைத் தொழிலாளர்கள் லாரன்ஸ், பாட்டர்சன் வேலைநிறுத்தங் களைச் சரிவர நடத்த முடியாமல் இருந்தபோது, இச் சங்கம் அப் பணியை ஏற்று நன்கு அதைச் செய்து முடித்தது. இச் சங்கம் நீக்ரோ இனத்தவர்கட்கும், பயிற்சி பெறாத தொழி லாளர்களுக்கும், நிலையாக ஓரிடத்தில் தங்காத தொழிலாளர் களுக்கும் சிறந்த தொண்டாற்றியது. பயிற்சி பெறாத தொழிலாளர்கள் நாடெங்கும் இருக்கும் காலத்தில் இச் சங்கம் தொழிற் சங்க முறையை ஆதரித்து வளர்த்தது.

தொழிற் சங்கங்களைப்பற்றி நாம் மேற்கொண்டு ஆராய்ச்சி செய்வதற்குமுன் பலர் அவைகள்மீது எந்தக் குற்றங்களைச் சாட்டியிருக்கின்றனர் என்பதைக் காணவேண்டும். உலகத் தொழிலாளர்கள் சங்கங்கள் போன்ற புரட்சிகரமான சங்கங்களைப் பொதுமக்கள் வெறுப்பது இயற்கை. ஆனால், அமெரிக்கன் ஃபெடரேஷன் ஆஃப் லேபர், காங்கிரஸ் ஆஃப் இண்டஸ்ட்ரியல் ஆர்கனைசேஷன் (Congress of Industrial Organisation) போன்ற இயக்கங்களைக் குறைகூறுவது சரியல்ல. இவ்வியக்கங்கள் தீவிரப் போக்கைக் கடைப்பிடிக்காமல் அமைதியாக இயங்கின. 'இச் சங்கங்கள் தொழிலாளர் களுடைய திறமையை அழிக்கின்றனவென்றும், உற்பத்தியைக் குறைத்து அடக்கச்செலவை மிகைப்படுத்துகின்றனவென்றும்,

தொழில் துறையில் சர்வாதீனம் ஏற்படுத்துகின்றனவென்றும் இவற்றைப் பலர் குறை கூறுகின்றனர். மேலும், இவை தொழிலாளர்கள் செய்யும் வேலையின் அளவைக் குறைத்து, வேலை செய்யும் முறையையும் தம் விருப்பம்போல் மாற்றி, தொழிற்கூடங்களில் பணியாற்றும் தொழிலாளர்களுடைய எண்ணிக்கையையும் மாற்றி, பொதுமக்களுக்கும் மற்றத் தொழிலாளர்களுக்கும் பல தொல்லைகளைக் கொடுக்கின்றன. உதாரணமாக, கட்டட வேலையில் அமர்ந்திருப்போர் இந்த வசைமொழிகளுக்கு இலக்காயினர். இவர்கள் உற்பத்தியையும் தம் துறையில் பணியாற்றும் தொழிலாளர்கள் எண்ணிக்கையையும் குறைத்துப் பல பகுதிகளிடையே சச்சரவுகளைக் கிளப்பிவிட்டனர். பலர் இவ்வாறு குறை கூறியதற்குக் காரணமாக இருந்தவர்கள் சில தலைவர்களேயாவர். இவர்கள் வேலை கொடுப்பவர்களுக்கும் வேலை செய்வோருக்கும் தீமை விளைவித்தனர். இவர்கள் போக்கு, செம்மையான முறையில் சிறந்த தொண்டாற்றும் சங்கங்களையும் மக்கள் வெறுக்கும்படி செய்துவிட்டது. நாட்டின் பொருளாதார அமைப்பைக் குலைத்துவிடும் அளவுக்குத் தொழிலாளர்கள் இயக்கம் வளர்ந்துவிட்டது என்று அடிக்கடி பலர் கூறுகின்றனர். தொழிலாளி மற்றவரைச் சார்ந்து வாழும்வரை இக் கூற்று சரியானதாகவே தோற்றமளிக்கும்.

தொழிலாளர்களும் அரசியலும்

தொழிலாளர்கள் உட்பட எல்லோரும் ஓட்டுரிமை பெற்ற பின் தொழிலாளர்கள் அரசியலில் ஈடுபடுவது இயற்கை. 1820 முதல் 1830 வரை இவ்வியக்கங்கள் அரசியல் நடவடிக்கைகளில் ஈடுபட்டிருந்தன. ஆனால், போக்குவரத்து வசதிகள் வேண்டிய அளவு பெருகாததால், ஆங்காங்கே உள்ள தொழிலாளர்களுடைய அரசியல் நடவடிக்கைகளை ஒருமுகப் படுத்தி, தொழிலாளர்கள் ஒரு தேசீய அரசியல் கொள்கையைப் பின்பற்றவில்லை. தொழிலாளர்களுடைய அரசியல் கட்சி நியூயார்க்கில் தோன்றியது. பிலடல்ஃபியா, நியூ இங்கிலாந்து போன்ற இடங்களில் தொழிலாளரின் அபேட்சகர் தேர்தலில் போட்டியிட்டனர். ஆனால், 1837-ல் ஏற்பட்ட பீதியைத் (panic) தொடர்ந்து வந்த பொருளாதார மந்தம் இவர்களுடைய அரசியல் தொழிற் செயலைத் தடுத்தது. தொழிலாளர் இயக்கங்கள் உள்நாட்டுப் போருக்குப்பின் தம் முயற்சியை வேறு வழியில் செலுத்திவிட்டன.

1872-ல் தொழிலாளர்களின் சீர்திருத்தக் கட்சி (தொ. சீ. கட்சி – Labor Reform Party) ஜனாதிபதி (President) பதவிக்கு நின்றது. ஆனால், 1872-க்குப்பின் தொழிலாளர்கள் கிரீன்பாக் கட்சியையே (Greenback Party) ஆதரித்தனர். 1878-ல் இவ்விரு கட்சிகளும் இணைந்து ஒன்றாயின. உள்நாட்டு வாணிபத்தை ஒழுங்குபடுத்துதல், செலாவணிச் சீரமைப்பு (currency reform), படிந்த வரிக்கொள்கை (graduated taxation), ஒப்பந்தம் செய்து அயல்நாட்டுத் தொழிலாளர்களை அழைப்பதைத் தடை செய்தல், தொழிலாளர்களுக்கு நன்மை செய்யச் சட்டங்களை இயற்றுவது முதலியவற்றை கிரீன்பாக் கட்சி ஆதரித்தது. மேற்குப் பகுதியிலுள்ள குடியானவர்களும், கிழக்குப் பகுதியிலுள்ள தொழிலாளர்களும் இக் கட்சியை ஆதரித்தனர். 1888ஆம் ஆண்டு நடந்த தேர்தலுக்குப் பின் இக் கட்சி மறைந்தது. இது அரசியலில் பெற்றிருந்த இடத்தை ஐக்கியத் தொழிலாளர் கட்சி (Union Labor Party) கைப்பற்றியது. மேற்கு, தெற்குப் பகுதிகளில் உள்ளவர்கள் இப் புதிய கட்சியை ஆதரித்தனர். தொடக்க காலத்தில் தோன்றிய கட்சிகளுள், மக்கள் கட்சியே (Populist Party or People's Party) மிக வலிமை கொண்டு தீவிரமான முறையில் இயங்கியது.

இக் கட்சி 1892-ல் ஒரு மில்லியன் வோட்டுகளுக்கு மேல் பெற்றது. இக் கட்சி, தடையற்ற வெள்ளி நாணயங்கள் அச்சிடல், படிந்த வருமான வரி (graduated income tax), அஞ்சல் அலுவலக சேவிங்ஸ் டெபாசிட்டு முறை, ரயில்வே, தந்தி, டெலிபோன் தொழில்களை நாட்டுடைமை (nationalise) ஆக்குதல் முதலியவற்றை ஆதரித்தது. 'இக் கட்சிக் கூட்டத்தில் தொழிலாளர்களுடைய வேலைநேரத்தைக் குறைக்க வேண்டுமென்று அங்கத்தினர்கள் வலியுறுத்தினார்கள்'. 'கிராமாந்தரங்களில் உள்ள தொழிலாளர்களும், நகரத்தில் உள்ளவர்களும் ஒரேவித நோக்கங்களைக் கொண்டவர்கள் என்றும், இருபாலரும் ஒரே எதிரியைக் கொண்டிருக்கின்றனர் என்றும்' இக் கட்சியினர் கூறினர். தொழிலாளர்களையும் குடியானவர்களையும் ஓர் இயக்கத்தின்கீழ்க் கொண்டுவர, இக் கட்சியைப் போலவே 1920-ல் தோன்றிய குடியானவர் – தொழிலாளர் கட்சியும் (Farmer-Labor Party), 1924-ல் தோன்றிய முற்போக்குக் கட்சியும் (Progressive Party), மற்ற இடதுசாரிக் கட்சிகளும் செய்த முயற்சி உறுதியானதும் கவனத்தைக் கவரக்கூடியதுமான முன்னேற்றமாகும்.

மக்கள் கட்சி (Populist Party) மறைந்து ஃபெடரேஷன் வளர்ந்ததால், தொழிலாளர்களுடைய அரசியல் ஈடுபாடு குன்றியது. சாமுவேல் காம்பர்சும், அவருக்குப்பின் பதவிக்கு வந்த வில்லியம் கிரீனும் (William Green) தொழிலாளர்கள் அரசியல் கட்சிகளை உருவாக்கக்கூடாதென்று சொன்னார்கள். அவர்கள் முயற்சி வெற்றிகரமாக இருந்தது. ஆனால், ஃபெடரேஷனுடைய இடதுசாரி அங்கத்தினர்கள் இவர்கள் கருத்தை ஏற்றுக்கொள்ளாமல் அரசியல் நடவடிக்கைகளை ஆதரித்தனர். சிலர் சோஷலிசக் கருத்துகளை வரவேற்றனர். டேனியல் டெலியான் (Danial DeLeon) என்ற தீவிரவாதி 1880-லிருந்து ஃபெடரேஷன், நைட்ஸ் ஆஃப் லேபர் இயக்கங்களைக் கொண்டு ஒரு புதிய சோஷலிசக் கட்சியைத் துவக்க முயன்றார். ஆனால், இம் முயற்சி தோல்வியடைந்தது. இதற்குப் பின் டேனியல் டெலியான் ஃபெடரேஷனையும் நைட்ஸ் ஆஃப் லேபரையும் எதிர்த்து இயங்கும் கட்சி ஒன்றை ஆரம்பித்தார். ஆனால், இக் கட்சி என்றுமே வலிமை பெறாமல் 1898-க்குப்பின் மறைந்தது. சோஷல் டெமோகிராட்டிக் அல்லது சோஷலிசக் கட்சியை (Social Democratic or Socialist Party) யூஜின் வி. டெப்ஸ் (Eugene V. Debs), மாரிஸ் ஹில்குயிட் (Morris Hillquit), விக்டர் பெர்கர் (Victor Berger) என்பவர்கள் துவக்கினார்கள். மத்தியதர வகுப்பினரைவிட, இக் கட்சியைத் தொழிலாளர்களே ஆதரித்தனர். அதன் தலைவராகிய டெப்ஸ் 1912-ல் 900,000 வோட்டுகளையும் 1920-ல் 918,000 வோட்டுகளையும் பெற்றார். இதிலிருந்து தொழிலாளர்கள் இயக்கத்தின் ஆதரவைப் பெற்ற தொழிற் கட்சிகள் நல்ல வலிமை பெறலாம் என்பது புலனாகின்றது.

தொழிலாளர்களுடைய அரசியல் கட்சிகள் தோல்வியடைந்தபோதிலும், அரசியலில் அவர்கள் மிகுந்த செல்வாக்கைப் பெற்றிருந்தனர். தொழிலாளர்கள் நலனைக் கருதிச் சட்டமன்றத்தில் பணிபுரியும் அபேட்சகர்களை அவர்கள் தேர்தலில் ஆதரித்து வெற்றிபெறுவதற்கு உதவினார்கள். அவர்கள் தம் இன்னல்களை அகற்றச் சரியான சட்டங்கள் இயற்றப் பாடுபட்டார்கள். மேலும், அமெரிக்கன் ஃபெடரேஷன் ஆஃப் லேபர் அவ்வப்போது அரசியல் பிரச்சினைகள் பற்றிய தன் கருத்துகளை வெளியிட்டது. சில மசோதாக்களை மக்கள் முடிவுக்கு அரசினர் விடவேண்டுமென்ற கருத்தையும் (referendum), மக்களுக்குச் சட்டங்களைத் துவக்கும் உரிமையும் (initiative) தங்கள் சார்பில் சட்டமன்றத்தில் பணியாற்றும் அங்கத்தினரைப் பதவியிலிருந்து மீட்கும் (recall) உரிமைகளும்

வேண்டுமென்ற கருத்தையும் தொழிலாளர்கள் ஆதரித்தனர். செனட் சபைக்கு நேரடியான தேர்தல் வேண்டுமென்றும், பெண்களுக்கு வாக்குரிமை வழங்கவேண்டுமென்றும், அயல் நாட்டினர் குடிபுகுதலைத் தடை செய்யவேண்டும் என்றும், பொதுமக்களுக்கு வசதிகள் அளிக்கும் தொழில்களனைத் தையும் நாட்டுடைமையாக்க வேண்டுமென்றும், மத்திய-மாநில அரசுகள் தொழிற் கழகங்களை நிறுவவேண்டுமென்றும், கல்வித் துறையை ஆரம்பிக்க வேண்டும் என்றும், குழந்தைகளை வேலையில் அமர்த்தக்கூடாதென்றும் தொழிலாளர்கள் சங்கங்கள் வற்புறுத்தின. 'எப்பொழுதும் அரசியல் அளிக்கும் சந்தர்ப்பங்களை நான் தொழிலாளர்கள் நன்மை அடையுமாறு பயன்படுத்தியுள்ளேன்' என்று காம்பர்ஸ் கூறியுள்ளார்.

குடியரசுக் கட்சி (Republican Party) தொழிலாளர்கள் இயக்கத்தின் ஆதரவைப் பெற முயன்றபோதிலும், தொழிலாளர்கள் தேர்தலில் போட்டியிடும் எல்லாக் கட்சியையும் ஆதரித்தனர். அவர்கள் ஆதரவை எந்தக் கட்சியும் முழுமையாகப் பெறவில்லை. 1896-ல் ஜனநாயகக் கட்சியும் மக்கள் கட்சியும் இணைந்தது. ஜனநாயகக் கட்சி தலைமை நீதிமன்றத்தின் (Supreme Court) வருமான வரிபற்றிய தீர்ப்பையும் தடை உத்தரவையும் கண்டனம் செய்தபோது தொழிலாளர்கள் அக் கட்சியைப் பாராட்டினர். 'பிற்போக்குக் கொள்கையைக் கொண்ட குடியரசுக் கட்சியினர் தொழிலாளர்களை டெனிவருக்குச் (Denever) சென்று ஜனநாயகக் கட்சிக்காரர்களைச் சந்திக்கவும் என்று சொன்னார்கள்' என்று காம்பர்ஸ் கூறியுள்ளார். தொழிலாளர்பற்றிய சச்சரவுகளில் தடை உத்தரவைப் பயன்படுத்தக்கூடாது என்று ஜனநாயகக் கட்சி வாதாடியது. காம்பர்ஸும் மற்றத் தலைவர்களும் தம் சொந்தச் சார்பில் பிரயன் (Bryan), வில்சன் (Wilson) இருவரையும் தேர்தலில் ஆதரித்தனர். ஆடம்சன், கிளேட்டன் சட்டங்களை (Adamson and Clayton Acts) இக் கட்சியின் ஆதரவைக்கொண்டு இயற்றினர். 1924-ல் தொழிலாளர்கள் தாற்காலிகமாகத் தம் போக்கை மாற்றிக்கொண்டு லா ஃபோலெட் (La Follette) என்பவரை ஆதரித்தனர். 1952-லிருந்து ஃபெடரேஷன் தனது பழைய கொள்கையைப் பின்பற்றியது. அந்த ஆண்டில் அட்லெய் ஈ. ஸ்டீவன்சன் (Adlai E. Stevenson) என்பவரை ஆதரித்தது. அரசியல் கட்சிப் போராட்டத்தில் தலையிடாக் கொள்கையைப் பின்பற்றியது. ஆனால், தொழிலாளர்கள் இயக்கம் ஜனநாயகக் கட்சியையும் நியூடீல் கொள்கையையும் பொதுவாக ஆதரித்தது.

தொழிலாளர்களும் நீதிமன்றங்களும்

தொழிலாளர்கள் தம் செல்வாக்கைப் பயன்படுத்தி அரசாங்கத்தையும் சட்டமன்றத்தையும் தம் விருப்பத்துக்கு இணங்குமாறு செய்தனர். ஆனால், நீதிமன்றம் அவர்கள் குரலுக்குச் செவி சாய்க்கவில்லை. அரசியலமைப்பு வரைந்திருக்கும் எல்லையைச் சட்டமன்றம், அரசாங்கம், நீதிமன்றம் முதலிய உறுப்புகள் கடக்காமலிருக்கும்பொருட்டு அமெரிக்கா சில தடைகளையும் சரிக்கட்டும் சக்திகளையும் (checks and balances) தனது அரசியலமைப்பில் புகுத்தியுள்ளது. மேலும், நீதிமன்றம் மாறுதல்களை விரும்பாத ஓர் அரசியலமைப்பின் உறுப்பாகும். எனவே, சட்டங்களின் பொருளை விளக்கும் பொழுது மன்றம் தொழிலாளர்களுடைய நலனைக் கருதாமல் அரசியலமைப்பையே சுட்டிக்காட்டி, அவர்களுக்குப் பாதகமான தீர்ப்புகளைக் கொடுத்தது. எனவே, தொழிலாளர்கள் முற்போக்கை விரும்பாத நீதிமன்றத்துடன்மட்டும் அல்லாமல், தொழிற் புரட்சிக்குமுன் பொருளாதார வல்லுநர்கள் கொண்ட கருத்துகளையும் எதிர்த்துப் போராட வேண்டியதாயிற்று.

ஆரம்ப காலத்தில் தொழிலாளர்கள் இயக்கங்கள்பற்றிய சட்டங்கள் நாட்டில் இல்லாமையால், பழைய இங்கிலாந்து நாட்டின் பொதுச் சட்டப்படி (Common Law) இவ்வியக்கங்கள் சட்ட விரோதமானவை என்றும், பொது மக்களுக்கு இவை தீமை விளைவிக்கும் என்றும் முதலாளிகள் எடுத்துரைத்தனர். 19ஆம் நூற்றாண்டின் முதல் இருபது ஆண்டுகளில் நீதிமன்றத்தின் தீர்ப்புகள் தொழிலாளர்களுக்குச் சாதகமாக இல்லை. ஆனால், நாளடைவில் மன்றத்தின் போக்கு மாறியது. நீதிமன்றம் தொழிலாளர் சங்கங்கள் ஏற்படுத்துவதை மறுக்காமல், அவர்கள் தம் விருப்பங்களை நிறைவேற்றிக்கொள்ளப் பயன்படுத்தும் கருவிகளைப் பரிசீலனை செய்தது. வேலைநிறுத்தம், மறியல், பகிஷ்காரம் (boycott) முதலியவை சட்டவிரோதமானவை என்று முதலாளிகள் நீதிமன்றத்தில் வாதாடினர்.

அரசியலமைப்பை 5ஆவது முறை திருத்தியபோது தனிப்பட்டவர்களின் உயிர், சொத்து, சுதந்திரம் முதலியவற்றிற்கு சட்ட விரோதமான முறையில் எவரும் பங்கம் விளைவிக்கக்கூடாதென்று முடிவு செய்தனர். 14ஆம் அரசியலமைப்புத் திருத்தத்தின் முதற் பிரிவில் இதே கருத்துச் சேர்க்கப்பட்டிருந்தது. இத் திருத்தத்தை அரசாங்கத்தின் தலையிடாக் கொள்கையின் (laissez faire) கூறு என்று கருதக்கூடாது.

ஆனால், பொருளாதார வல்லுநர்கள் இக் கருத்தை ஏற்றுக் கொள்ளவில்லை. அவர்கள் தொழிலாளர்கள்பற்றிய சட்டங்களைச் சட்டத்திற்கும் சட்டபூர்வமான ஒப்பந்தங் களுக்கும் விரோதமானவை என்று எடுத்துரைத்தனர். இந்த நிலையில் பல சட்டங்கள் அரசியலமைப்புடன் முரணாக இருந்தன என்று நீதிமன்றம் நிராகரித்துவிட்டது. பொதுப் பணிகளில் அமர்ந்திருப்போருடைய வேலை நேரத்தைக் கட்டுப்பாடு செய்யும் சட்டம், மற்றத் துறைகளிலும் வேலை பார்ப்பவர்களுடைய வேலை நேரத்தைக் குறைக்க இயற்றிய சட்டம், டிரக் முறையில் கூலி கொடுக்கும் பழக்கத்தைக் கண்டனம் செய்யும் சட்டம், மக்கள் குடியிருக்கும் வீடுகளில் சுருட்டுத் தொழில் நடத்துவதைக் கண்டனம் செய்யும் சட்டம், முதலாளிகள் தொழிலாளர்களுக்குக் கொடுக்கவேண்டிய கூலியைக் கொடுக்காமல் பிடித்துக் கொள்வதைத் தடை செய்யும் சட்டம், வேலை செய்யும்பொழுது ஆபத்தில் சிக்கிய தொழிலாளர்களுக்கு ஈட்டுப்பணம் கொடுத்தல்பற்றிய சட்டம் முதலியவை அரசியலமைப்புடன் முரணாக இருக்கின்றன என்று நீதிமன்றம் நிராகரித்து விட்டது.

தொழிலாளர்கள் இயக்கத்தின் நடவடிக்கைகளை நீதி மன்றம் கட்டுப்பாடு செய்துவிட்டது. தொழிலாளர்கள் மறியல் செய்யும் உரிமையை இழந்தனர். சங்கத்தில் சேர்ந்த குற்றத்திற்காக முதலாளிகள் தொழிலாளர்களை வேலையி லிருந்து நீக்குவதைச் சட்டம் தடை செய்தது. இச் சட்டத்தையும் ரத்து செய்தனர். சங்கத்தில் சேராமலிருக்கக் கட்டாய ஒப்பந்தம் செய்வதைத் தடை செய்யும் சட்டத்தையும் ரத்து செய்தனர். இப்படி ஒப்பந்தம் செய்துகொண்ட தொழிலாளர்களைச் சங்கங்களில் சேர்த்துக்கொள்ளக்கூடா தென்று முடிவு செய்தனர். தொழிலாளர்களுக்குச் சாதகமான எல்லாச் சட்டங்களும் அரசியலமைப்புக்கு விரோதமாக இருக்கின்றன என்று நிராகரித்துவிட்டனர்.

நீதிமன்றங்கள் தங்களுக்குப் பாதகமான தீர்ப்புகளைக் கொடுத்தபோதிலும், தொழிலாளர்கள் அவர்கள் நிலையை உயர்த்துவதற்காக இயற்றிய சட்டங்கள் சரியானவை என்றும், அவற்றை அரசினர் செயலாற்ற வேண்டிய அதிகாரம் பெற்றிருந்தனர் என்றும் எடுத்துரைத்தார்கள். ஆனால், நீதிமன்றங்கள் பெண்டிரையும் குழந்தைகளையும்பற்றிய சட்டங்களை ஏற்றுக்கொண்டு, ஆண்கள்பற்றிய சட்டத்தை ஏற்க மறுத்தன. பொது வேலைகளில் அமர்ந்திருப்போர்

வேலை நேரத்தைக் கட்டுப்பாடு செய்வதுபோன்ற சட்டங்களைக்கூட மன்றம் ஏற்றுக்கொண்டது. ஆனால், தனிப்பட்ட தொழிற்கூடங்களில் பணியாற்றுவோருக்கு எந்தச் சலுகையும் காட்டவில்லை. 1895-ல் இல்லிநாய்ஸ் (Illinois) நகரத்து உயர் நீதிமன்றம் பெண்டிர் ஒரு நாளைக்கு 8 மணி நேரமே வேலை செய்யலாம் என்ற சட்டத்தை நிராகரித்தது. இதேபோல் உருக்குத் தொழிற்சாலையில் பணியாற்றுவோர்பற்றிய சட்டமும் 1899-ல் கொலராடோவில் ரத்து செய்யப்பட்டது. கொலராடோவில் 'தொழிலாளர்களும் முதலாளிகளும் செய்துகொள்ளும் ஒப்பந்தத்தைச் சட்டவிரோதமான முறையில் பாதிக்கும் மசோதா' என்று நீதிமன்றம் விளக்கியது; 1905-ல் அமெரிக்க உயர் நீதிமன்றம் 'ரொட்டித் தொழிலில் அமர்ந்திருப்போர், 10 மணி நேரத்திற்குமேல் வேலை செய்யக் கூடாதென்ற சட்டம் அரசாங்கத்தின் அதிகாரத்துக்குட்பட்டதல்ல' என்று கூறியது. 1907-ல் அந்த நீதிமன்றம் பெண்டிர் இரவு வேலை செய்வதைத் தடை செய்யும் சட்டத்தை ரத்து செய்தது. கொலம்பியாவில் உள்ள நீதிமன்றம் 1923-ல் குறைந்தபட்சக் கூலிபற்றிய சட்டத்தை நிராகரித்தது.

ஆனால், நாளடைவில் நீதிமன்றம் தன் போக்கை மாற்றிக் கொண்டு, சட்டங்களைப் புதிய கோணத்திலிருந்து பார்த்து, பழைய தீர்ப்புகளை மாற்றியது. தொழிலாளர்கள்பற்றிய சட்டங்களையும், தொழிற்கூடங்களின் நிலைமையை உயர்த்துவதற்காக இயற்றிய சட்டங்களையும் நீதிமன்றம் அரசியலமைப்புக்கு முரண்பாடானவை என்று இப்பொழுது கருதுவதில்லை.

மாநிலங்களிடையே நடக்கும் வாணிபத்தை மத்திய அரசாங்கம் கட்டுப்பாடு செய்யலாம். இந்த அதிகாரத்தைப் பயன்படுத்தி அரசினர் தொழிலாளர்களுக்கு நன்மை பயக்கும் சட்டங்களை இயற்றலாம் என்று பலர் கருதினர். தொழிலாளர்கள் பிரச்சினைகளைத் தீர்க்க 1913-ல் ஒரு தனி இலாகாவைத் தொழிலாளர்களுக்காக ஏற்படுத்தினார்கள். 1914-ல் இயற்றப்பட்ட கிளேட்டன் சட்டப்படி (Clayton Act) உற்பத்தி, வாணிகம் முதலியவற்றைப் பாதிக்கும் தொழிலாளர்களுடைய செயல்களை கூட்டுச் சதி (conspiracy) என்று சொல்ல முடியாது. 1915ஆம் ஆண்டு இயற்றப்பட்ட லா ஃபோலெட் சட்டம் (La Follette Seaman's Act) மாலுமிகளுடைய நிலையை உயர்த்தியது. மாநிலங்களுக்கிடையே பாரவண்டிகளைச் செலுத்தும் தொழிலாளர்கள் 8 மணி நேரத்துக்குமேல் வேலை செய்யக்கூடாதென்று நிலைநாட்டிய ஆடம்ஸன் சட்டத்தை

1916-ல் அமெரிக்க உயர் நீதிமன்றம் ஏற்றுக்கொண்டது. இது தொழிலாளர்களுக்கு ஒரு பெரிய வெற்றியாகும். ஆனால், *16* வயதுக்குட்பட்டவர்கள் வேலை செய்யும் சுரங்கங்களின் கனிப்பொருள்களையும், *14* வயதுக்குட்பட்டவர்கள் உற்பத்தி செய்யும் மற்றப் பொருள்களையும் ஒரு மாநிலத்திலிருந்து மற்றொன்றுக்கு அனுப்பக்கூடாதென்ற *1916*ஆம் ஆண்டுப் பால்மர்-ஓவன் மசோதாவை (Palmer-Owen Bill) *1918*-ல் அரசியலமைப்புக்கு முரணாக இருக்கின்றதென்று நிராகரித்தனர்[14]. *14* வயதுக்குட்பட்டவர்களை வேலையில் அமர்த்தும் தொழிற்கூடங்கள் பெறும் இலாபத்தில் *10* சதவீதத்தை அரசினருக்கு வரியாகச் செலுத்தவேண்டும் என்ற மசோதாவையும் *1922*-ல் மே மாதம் *18*ஆம் தேதி நிராகரித்துவிட்டனர்.[15]

நீதிமன்றத்தின் செயல்களுள் அதன் தடை உத்தரவையே தொழிலாளர்கள் மிகவும் வெறுத்தனர்.[16] சாதாரணமாக, நீதிமன்றங்கள் தடைக்கட்டளைகளைப் பயன்படுத்துவதில்லை. ஆனால், அமெரிக்காவில் தொழிலாளர்கள் சங்கங்களை ஒழிக்க இக்கட்டளைகளை வழக்கத்துக்கு மாறாக அடிக்கடி பயன்படுத்தினார்கள். *1894*-ல் நடந்த புல்மன் வேலைநிறுத்தத்தில் (Pullman Strike) தடைக்கட்டளையை மீறியதற்காக யூஜின் வி. டெப்ஸ் (Eugene V. Debs) என்பவரையும், இதே குற்றத்தை பக்ஸ்டௌவ் அண்டு ரேஞ்சு (Buck Stove and Range Strike) வேலைநிறுத்தம் நடந்தபொழுது தடைக்கட்டளையை மீறியதால், காம்பர்ஸ், மிட்செல், மாரிசன் முதலியோரையும் சிறையிலடைத்தனர். தடை உத்தரவுமூலம் ஆட்சி செய்வதை *1914*ஆம் ஆண்டு இயற்றப்பட்ட கிளேட்டன் சட்டம் கண்டித்தது. தொழிலாளர் முயற்சியால் இயற்றப்பட்ட இச்சட்டப்படி அவசியம் ஏற்பட்டாலன்றித் தடை உத்தரவைப் பயன்படுத்தக்கூடாது; சொத்து அதன் உரிமை முதலியவற்றைக் காப்பாற்றுவதற்கே இதைப் பயன்படுத்தலாம். ஆனால், இச் சட்டம் தடை உத்தரவின் பயன்பாட்டைத் திட்ட

14 Hammer V. Dagenhart, 247 U.S. 251 (1918).

15 Bailey. V. Drexel Furniture Company, 259 U.S. 20 (1922).

16 பேராசிரியர் வாட்கின்ஸ் அவரது தொழிலாளர்கள் பிரச்சினைகள் பற்றிய நூலில் கூறுவதுபோல், 'போராட்டங்கள் நடக்கும்பொழுது, உயிரையும் சொத்தையும் காப்பாற்றுவதற்காகத் தடைக்கட்டளைகளைப் பயன்படுத்துவது வழக்கம்.' ஆனால், வழக்கத்துக்கு மாறாக, இதை அமெரிக்காவில் அடிக்கடி தொழிலாளர்களை எதிர்த்துப் பயன்படுத்தினர். தடை உத்தரவை மீறினால் தொழிலாளர்களுக்கு, நீதிமன்றத்தை அவமதித்ததாகக் கருதி, தண்டனை கொடுக்கலாம். தடை உத்தரவுகளை, மன்றம், தொழிலாளர்களைத் தண்டிப்பதற்காகத் தாராளமாகப் பயன்படுத்தின.

வட்டமாகக் கண்டிக்காததால், இது எதிர்பார்த்த பயனைக் கொடுக்கவில்லை. 1932ஆம் ஆண்டு மீண்டும் ஒரு சட்டத்தை இயற்றினர். இதன்படி அமெரிக்க நீதிமன்றம் தடைக் கட்டளைகள்மூலம் தொழிலாளிகளைக் கட்டுப்பாடு செய்யும் அதிகாரத்தை இழந்தது. 'மஞ்சள் நாய் ஒப்பந்தங்களும்' (yellow-dog contracts)* சட்ட விரோதமாகிவிட்டன.[1] ஆனால், போருக்குப்பின் இயற்றிய டாஃப்ட்ஹார்ட்லி சட்டம் (Taft-Hartley Act) மீண்டும் நீதிமன்றத்தின் பழைய அதிகாரத்தைப் புதுப்பித்தது.

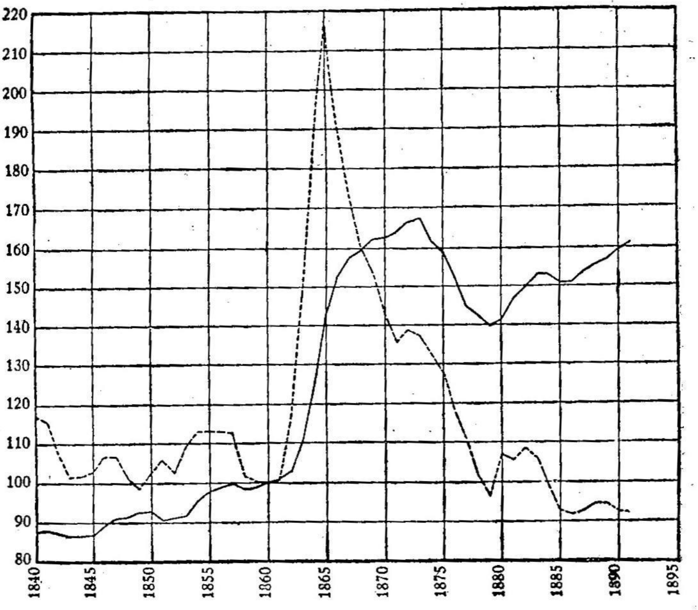
தொழிலாளர்களுடைய முன்னேற்றம்

1930-ல் தொடங்கிய பொருளாதார மந்த காலம் நீங்கலாக, 1865-லிருந்து தொழிலாளர்களுடைய வாழ்க்கைத்தரம் உயர்ந்துகொண்டே சென்றது. உள்நாட்டுப் போர் நடந்து கொண்டிருந்தபொழுது கூலிகளைவிட விலைகள் உயர்ந்தன. போர் முடிந்தபொழுது தொழிலாளர்களுடைய உண்மையான கூலி 1861-ல் இருந்ததைவிடக் குறைவாக இருந்தது. ஆனால், போருக்குப்பின் விலைகள் தாழ்வடைந்தன; கூலிகள் 1865-ல் இருந்த நிலையிலேயே இருந்தன. அந்த ஆண்டிலிருந்து 1890-க்குள் உண்மையான கூலி தொழில்துறையில் 100 சதவீதம் உயர்ந்தது. ஆனால், விவசாயத்துறையில் ஏற்பட்ட உயர்வு சற்றுக் குறைவாக இருந்தது. 1897-லிருந்து 1914 வரை கூலிகளும் விலைகளும் உயர்ந்தன. எனவே, தொழிலாளர்கள் கூலி உயர்வால் அதிகமாகப் பயனடையவில்லை. முதல் உலகப் போர்க் காலத்திலும் இதே நிலைதான் இருந்தது. ஆனால், 1920 முதல் 1929 வரை கூலிகள் கணிசமான அளவு உயர்ந்தன. தொழிலாளர்கள் பெறும் கூலிகளும் வருமானமும் நாட்டின் தொழிற் பெருக்கத்தை ஒட்டி இருக்கின்றனவா என்பதை நாம் கவனிக்க வேண்டும்.

தொழிலாளர்கள் பெறும் 'உண்மையான கூலி' (real wage) மட்டும் அவர்களுடைய நிலையைப் பாதிக்கவில்லை. 1897-லிருந்து 1919 வரை அவர்கள் 'உண்மையான கூலி' குறைந்தபோதிலும் வாழ்க்கைத்தரம் உயர்ந்தது. பொது மக்களுடைய அறம் இவர்களுடைய நிலையை உயர்த்தியது.

* குறிப்பு.—முதலாளிகள் தொழிலாளர்களைச் சங்கங்களில் சேராம விருப்போம் என்று கட்டாயப்படுத்தி ஒப்பந்தச் சீட்டில் அவர்கள் கையொப்பம் வாங்குவதை 'மஞ்சள் நாய் ஒப்பந்தம்' என்று கூறுவது வழக்கம்.

மேலும், புதிய இயந்திரங்களைக்கொண்டு உற்பத்தி செய்த பல பொருள்களை இவர்கள் குறைந்த விலையில் பெறமுடிந்தது. சமூகச் சீர்திருத்தச் சட்டங்கள் இவர்கள் நிலையை உயர்த்தின. இவர்களுடைய வேலை நேரத்தை நாளடைவில் குறைத்தனர்.



(Data from *Statistical Abstract*, 1899, p. 92; *ibid.*, 1921, p. 854.)

WAGES AND PRICES, 1840–1891.

1840-லிருந்து பஞ்சாலைத் தொழிலாளர்கள் ஒரு நாளைக்கு 13 அல்லது 14 மணி நேரம் வேலை செய்தனர். 10 மணி நேர வேலைக்காக மூன்று ஆண்டுகள் போராட்டம் நடத்திய பிறகு 1860-ல் ஒரு நாள் வேலையை 11 மணி என்று முடிவு செய்தனர். ஆல்ட்ரிச் அறிக்கை கீழ்க்கண்ட புள்ளிவிவரங்களைக் கொடுக்கின்றது. 1844-ல் ஒரு நாள் வேலை சராசரி 11½ மணி நேரமாகவும், 1865-ல் 11 மணி நேரமாகவும், 1890-ல் 10 மணி நேரமாகவும் இருந்தது. அமெரிக்கன் ஃபெடரேஷன் ஆஃப் லேபர் வேலை நேரத்தை நாள் ஒன்றுக்கு 8 மணியாக்கவேண்டுமென்று போராடியது. சனிக்கிழமை அரை நாள் ஓய்வு வேண்டுமென்றதால், ஒரு வாரத்தில் செய்யும் வேலைநேரம் 44 மணியாக இருத்தல் வேண்டுமென்பது ஃபெடரேஷனின் வேண்டுகோள்.

நல்ல அமைப்புள்ள தொழில்களில் 1920-ல் 8 மணி நேர வேலேயே கொடுத்தனர். ஆனால், பெரும்பான்மையோர் அதிக நேரம் வேலே செய்தனர்; கடினமான வேலே செய்வோர் சற்றுக் குறைந்த நேரம் பணியாற்றினர். இதைச் சட்டம் அனுமதித்தது. 1896-ல் உட்டா (Utah) மாநிலச் சுரங்கங்களில் பணியாற்றுவோர் 8 மணி நேரம் வேலே செய்யலாம் என்ற சட்டத்தை இயற்றியது. இதைத் தொடர்ந்து 35 மாநிலங்கள் இதே சட்டத்தை இயற்றின. அரசாங்க அலுவலர்களுக்கும் 8 மணி வேலே செய்யலாம் என்று 1892-ல் காங்கிரஸ் சட்டமியற்றியது. முதல் போர்க்காலத்தில் பல சங்கங்கள் '8 மணி நேர விதியை'ப் பின்பற்ற வேண்டுமென்று போராடின; வன்செயலிலும் ஈடுபட்டன. பல தொழிற்கூடங்கள் இந்த வேண்டுகோளுக்கிணங்கின. அண்மைக் காலத்தில் பலர் கூலியைக் குறைக்காமல் வாரத்தின் வேலே நாட்களே ஐந்தாகக் குறைத்துவிட்டனர். 1958-ல் தொழிலாளர்கள் செய்யும் வேலே ஒரு வாரத்துக்குச் சராசரி 40 மணி நேரமாக இருந்தது.

தொழிலாளர் இயக்கமும், மத்தியதர வகுப்பினரும், பெண்டிரும், குழந்தைகளும் தொழிற்கூடங்களில் படும் துன்பங்களே எதிர்த்துப் போராடினர். இந்த முயற்சியில் மற்றவர்களுடைய ஆதரவை இவர்கள் பெற்றனர்கள். மிகுதியான உழைப்பு பெண்டிரையும் குழந்தைகளேயும் பாதிப்பதால், அவர்கள் உடல்நலம் அதன் காரணமாகக் குன்றும். நாட்டின் எதிர்கால மக்களுக்கு இதனுல் தீமை விளேயும். பெண்டிரும் குழந்தைகளும் ஆண் தொழிலாளர்களுடன் போட்டியிடுவதால், ஆண்கள் குறைந்த கூலியை ஏற்றுக்கொள்ளவேண்டும். சில சமயங்களில் வேலேயையே இழக்க வேண்டியதாயிற்று. பெரிய தொழிற்சாலேகள் வீண்பொழுது போக்கும் குழந்தைகளே நல்ல பயனுள்ள வேலேயில் ஈடுபடுத்துவதால் சமூகத்திற்கு நன்மை செய்கின்றன என்ற கருத்தையும், சமூக, பொருளாதாரச் சீர்திருத்தம் செய்யாமல் அரசினர் தலேயிடாமைக் கொள்கையைப் பின்பற்றுவதே சிறந்த போக்கு என்ற கூற்றினேயும் தகர்த்த பின்பே முன்னேற்றப் பாதையில் தொழிலாளர்கள் செல்ல முடியும். பண்டைக் காலத்திலிருந்து அண்மைக் காலம் வரை, அதாவது, 1930-க்குப் பின்பும் பெண்டிரையும் குழந்தைகளேயும் நெசவுத் தொழிற்சாலேகளில் அமர்த்தினர். முதல் உலகப் போருக்குமுன் தொழிற்கூடங்களில் பணியாற்றும் குழந்தைகளின் எண்ணிக்கை மிகுதியடைந்தது. மக்கள் கணிப்பு அறிக்கைப்படி (Census Report) 10-லிருந்து 15 வயதுக்குட்பட்ட குழந்தைகள் மொத்தம் 739,164 பேர்கள் 1870-ல்

வேலே செய்தார்கள். 1910ஆம் ஆண்டின் அறிக்கைப்படி 1,990,225 பேர்கள் வேலேயிலிருந்தனர். இவர்களில் 50 சத வீதத்துக்கு மேற்பட்டவர்கள் ஆண்கள். மொத்தக் குழந்தை களின் எண்ணிக்கையில் வேலேயிலமர்ந்திருந்தவர்களின் விகிதம் 1880-ல் 16.8 ஆகவும், 1910-ல் 18.8 ஆகவும் இருந்தது. வேலேயிலமர்ந்திருந்தவர்களில் பெரும்பான்மையர் விவசாயத் தொழிலிலும் மற்றத் தொழில்களிலும் ஈடுபட்டிருந்தனர். ஆனல், 1914-ல் தொழிற்சாலேகளிலும், சிலர் குறிப்பாகத் தெற்குப்பகுதியிலும் பணியாற்றினர். விவசாய வேலே குழந்தை களுடைய உடல் நலனுக்குக் கேடு விளேவிக்காது. ஆனல், தொழிற்சாலேகள் அவர்களுக்கு உகந்தவை அல்ல. குழந்தைகள் அக் காலத்தில் தொழிற்சாலேகளில் நல்ல சூழ்நிலேயில் பணி யாற்றவில்லே.[17]

குழந்தைகள் செய்யும் வேலே நேரத்தைக் குறைக்கவும், இரவு வேலேயை ஒழிக்கவும், அவர்களுக்குக் கட்டாயமாகக் கல்வி புகட்டவும் சீர்திருத்தவாதிகள் முயற்சி செய்தனர். இத் துறையில் மஸாசுஸெட்ஸ் மாநிலமே முதன்முதலில் சட்டமியற்றியது. குழந்தைத் தொழிலாளர்கள்பற்றிய சட்டமொன்றை இந்த மாநிலம் 1836-ல் இயற்றியது. 1842-ல் இயற்றிய சட்டம் குழந்தைகள் செய்யும் வேலே நேரத்தை 10 மணியாகக் குறைத்தது. அக் காலத்தில் இதை ஒரு பெரிய முன்னேற்றமாகக் கருதினர்! 16 வயதுக்குட்பட்டவர்களுக்கு ஒரு வாரத்துக்கு 60 மணி நேரத்துக்குமேல் வேலே கொடுப்பதை 1866, 1867-ல் இயற்றிய சட்டங்கள் தடை செய்தன. ஒவ்வோர் ஆண்டிலும் கல்வி பயிலவேண்டிய நாட் களே 5 வாரமாகவும், கட்டாயமாகக் குழந்தைகள் பள்ளிக்குச் செல்லவேண்டிய வயதை 12 ஆகவும் 1873-ல் உயர்த்தினர். 1888ஆம் ஆண்டுச் சட்டம் 13 வயதுக்குட்பட்டவர்களே தொழிற் சாலேகளிலும் கடைகளிலும் சேர்த்துக்கொள்வதைத் தடை செய்தது. 14 வயதுக்குட்பட்டவர்கள் விடுமுறை நாட்களில் வேலே செய்யலாம். குறைந்தபட்சம் 20 வாரம் பள்ளிக்குச் செல்லாத 13 வயதுக்குட்பட்ட குழந்தைகளே எந்த வேலேயிலும் சேர்த்துக்கொள்ளக்கூடாது. 1899-ல் 14 வயதுக்குட் பட்டவர்கள் எல்லோரையும் கட்டாயமாகப் பள்ளிக்கு அனுப்பினர். ஓர் ஆண்டின் பள்ளி நாளே 30 வாரங்களாக

[17] John Spargo, 'The Bitter Cry of the Children' (1906); Mrs. John Van Vorst, 'The Cry of the Children' (1908); 'Child Labor in Canneries', Child Labor Bulletin, Vol. I, No. 4 (Feb. 1913).

மாற்றினர். தொழிலாளர்கள்பற்றிய சட்டங்களை இயற்றுவதில் எப்பொழுதும் முன்னணியில் இருக்கும் மஸாசுஸெட்ஸ் இந்த முறையில் ஐயப்பாடுகளுடன் முதன்முதலில் குழந்தைத் தொழிலாளர்கள்பற்றிய சட்டங்களை இயற்றியது.

1914 வரை தென்பகுதியில் உள்ள ஆறு மாநிலங்கள் குழந்தைத் தொழிலாளர்களைப் பள்ளிக்கு அனுப்பச் சட்டமெதுவும் இயற்றவில்லை. 1930-க்குப்பின் இந்த மாநிலங்கள் சட்டங்களை இயற்றின. 1914-ல் மாநிலங்கள் வேலையிலமர்த்தும் குழந்தைகளின் குறைந்தபட்ச வயது 12-லிருந்து 14 வரை இருக்கலாம். மாநிலங்கள் இதற்கு வேண்டிய சட்டங்களை இயற்றின. நியூ மெக்சிகோ (New Mexico) 14 வயதுக்குட்பட்டவர்கள் சுரங்கங்களில் வேலை செய்வதைத் தடை செய்தது. இதைத் தவிர, அந்த மாநிலம் வேறு எந்தச் சட்டத்தையும் இயற்றவில்லை. உட்டா (Utah), வையோமிங் (Wayoming) மாநிலங்களும், சிறுவர் ஆபத்தான வேலைகளையும் சுரங்க வேலைகளையும் செய்வதை மட்டுமே தடைசெய்தன. நான்கு மாநிலங்கள் கடைகளில் பணியாற்றும் சிறுவர்களுக்குக் குறைந்தபட்ச வயதை ஏற்படுத்தவில்லை. இப்பொழுது பெரும்பாலான மாநிலங்கள் 16 வயதுக்குட்பட்டவர்கள் 8 மணி நேரமே வேலை செய்யலாமென்று ஏற்பாடு செய்திருக்கின்றன. கொலம்பியா இரவு வேலையைத் தடை செய்தது. இதுபோன்ற சட்டங்களும், கட்டாயமாகச் சிறுவர்களுக்குக் கல்வி புகட்டலும் சாதாரணமாகிவிட்டன. தென்பகுதியில் புதியதாகக் குடிபுகுந்த ஏழைக் குடும்பங்கள் சட்டத்தை மீறிக் குழந்தைகளைத் தொழிற்கூடங்களுக்கு அனுப்பினர். இவர்கள் சட்டத்தை மீறுவதில் முதலாளிகளுடன் ஒத்துழைத்தனர்.

குழந்தைத் தொழிலாளர்களை வேலையில் அமர்த்துவதை எதிர்த்து நடத்திய போராட்டம் மத்திய அரசாங்கத்துக்கும் ஒரு தூண்டுதலைக் கொடுக்க, அவ்வரசு பல சட்டங்களை இயற்றியது. 1912-ல் அமெரிக்க அரசாங்கம் ஒரு குழந்தைகள் இலாகாவை நிறுவி, அதைத் தொழில் துறையுடன் இணைத்தது. கொலம்பியாவில் குழந்தைகளை வேலையில் அமர்த்தும் பழக்கத்தை ஒழிக்கச் சட்டங்கள் இயற்றினர். 1916-லும் 1919-லும் நாடெங்கும் பரவியிருந்த இக் கொடிய பழக்கத்தை அரசாங்கம் குறைக்க முயற்சி செய்தது. ஆனால், இதுபற்றிய சட்டங்களை அரசியலமைப்புடன் முரணாக இருந்த காரணத்தைக் காட்டி, நீதிமன்றம் ரத்து செய்தது. அரசியலமைப்பையே 1924-ல் மாற்றியமைக்கச் செய்த முயற்சி வீணாயிற்று. ஏனெனில், 1953-ன் இறுதியில் 28

மாநிலங்களே இந்த மாறுதலை ஏற்றுக்கொண்டன. நியூ டீல் (New Deal) கொள்கை என்ற புதிய பொருளாதாரக் கொள்கையைச் செயலாற்றுவதற்காக இயற்றிய சட்டங்களுள் தேசியத் தொழில் மீட்சிச் சட்டம் (National Industrial Recovery Act), வால்ஷ்-ஹேலி அரசினர் ஒப்பந்தச் சட்டம் (Walsh-Healey Government Contracts Act), நேர்மைத் தொழில் தரச் சட்டம் (Fair Labor Standards Act) முதலியன சிறந்தவை. இச் சட்டங்கள்மூலம் அரசு இளந்தொழிலாளர்களுடைய நலனைக் காப்பாற்றியது. இறுதியில் குறிப்பிட்ட சட்டத்தை நீதிமன்றம் அரசியலமைப்புடன் ஒவ்வாதது என்று நிராகரிக்காததால், அரசினர் குழந்தைத் தொழிலாளர்களை தொழிற்சாலைகளில் அமர்த்தும் பழக்கத்தை ஒழிப்பது எளிதாயிற்று. எனினும், மக்கள் கணிப்புக் கழகத்தினர் 1951-ல் 14-லிலிருந்து 17 வயதுக்குட்பட்டவர்கள் 2,000,000 பேர்கள் தொழிற்சாலைகளில் வேலை செய்தனர் என்று கூறியுள்ளார்கள். ஆனால், இவர்களில் சிலர் ஓய்வு நேரத்திலேயே வேலை செய்தனர். 14 வயதுக்கு உட்பட்ட ஆயிரக் கணக்கான குழந்தைகளும் வேலை செய்தனர். அவர்களில் பாதிப்பேர் ஊதியத்திற்காக வேலை செய்தனர்.

தொழிற் புரட்சியும் அதைத் தொடர்ந்து வந்த தொழிற்சாலை முறையும், பெண்களுக்கு வேலை செய்து பிழைக்கும் வழிகள் பலவற்றைக் கொடுத்தன. பழைய காலத்தில் பெண்டிர் தம் வீடுகளில் ஆடை, சோப்பு, பழங்களையும் புலாலையும் பதனம் செய்தல் முதலிய வேலைகளைச் செய்தனர். ஆனால், நாளடைவில் இவ் வேலைகளைத் தொழிற் சாலைகள் மேற்கொள்ள, பெண்டிரும் தொழிற்கூடங்களில் பணியாற்ற முன்வந்தனர். பழைய காலத்தில் தம் வீடுகளிலேயே பணியாற்றிய பெண்டிர் பல இன்னல்களுக்கு இலக்காயினர். தொழிற் பெருக்கம் ஏற்படும் தொடக்க காலத்தில் இவர்கள் மிகக் கடுமையான வேலைகளைச் செய்தனர். இவ் வேலைகளைத் தம் வீடுகளிலேயே செய்து கொடுப்பதாக முதலாளிகளிடம் ஒப்பந்தம் செய்துகொண்டனர். அண்மைக் காலத்தில் தொழிற்கூடங்களில் பணியாற்றும் பெண்களின் எண்ணிக்கை உயர்ந்துவிட்டது. இவர்களில் பலர் நடுத்தர வகுப்பைச் சேர்ந்தவர்கள். சாதாரணமாக உணவு விடுதிகளில் இவர்கள் பணியாற்றுவார்கள். தையல் வேலையையும் பணியாள் வேலையையும் மேற்கொள்வதுண்டு. 1914-ல் தொழிற்சாலைகளில் பணியாற்றும் பெண்மணிகளின் எண்ணிக்கை 1,500,000 ஆகவும், 1958-ல் 4,428,000 ஆகவும் இருந்தது.

பெண்டிர் தொழிற்சாலைகளில் வேலை செய்வதால் இரண்டு பெரிய தீமைகள் விளைகின்றன. அவர்கள் உடல் நலம் குறைகின்றது; அவர்கள் மிகக் குறைந்த கூலியைப் பெறுகின்றனர். பெண்களைத் தாக்கும் இவ்விரண்டு தீமைகளும் மறைமுகமாகச் சமூகத்தையே தாக்குகின்றன. எதிர்கால மக்களைப் பெறும் தாய்மார்களைக் காப்பாற்ற வேண்டியது அரசாங்கத்தின் கடமையாகும் என்று பலர் கருதினர். சில மாநிலங்கள், வாழ்க்கைச் செலவை (cost of living) கணக்கிட்டுக் குறைந்தபட்சக் கூலியை ஏற்படுத்த அலுவலர்களை நியமித்தது. சில மாநிலங்கள் குறைந்தபட்சக் கூலியைக் கொடுக்கவேண்டுமென்று முதலாளிகளைக் கட்டாயப்படுத்தின. முதன்முதலாக மஸாசுஸெட்ஸ் மாநிலம் 1912-ல் குறைந்த பட்சக் கூலிச் சட்டத்தை இயற்றியது. முதல் உலகப் போர்க் காலத்தில் ஆயிரக்கணக்கான பெண்மணிகள் வேலையிலமர்ந்தனர். ஆனால், ஆண்களைவிட அவர்கள் குறைந்த கூலியையே பெற்றனர். 1919-ல் மேற்பார்வையிடப்பட்ட 117 நிறுவனங்களில் 12 நிறுவனங்கள் வாரம் ஒன்றுக்கு $ 12-க்குட்பட்ட கூலியைக் கொடுத்தன. அமெரிக்கத் தொழிலாளர்கள்பற்றிய புள்ளிவிவரங்கள் சேகரிக்கும் கழகத்தின் விவரங்களைக்கொண்டு, நுகர்வோர் சங்கம் (Consumers' League) 1919-ல் நியூயார்க்கில் உள்ள 14 தொழிற்சாலைகளுள் ஒன்றுமட்டுமே வாழ்க்கைக் கூலியைக் (living wage) கொடுத்தது என்று எடுத்துரைத்தது[18]. பெண்டிர் குறைந்த கூலியைப் பெற்றபோதிலும், தொழிற்கூடங்களின் சூழ்நிலையும் அவர்கள் நிலையும் உயர்ந்தன. இவற்றிற்குத் தேவையான சட்டங்களை அரசினர் இயற்றினர். எல்லா மாநிலங்களும் பெண்டிர் செய்யும் வேலை நேரத்தைக் குறைத்து, அவர்கள் இரவில் வேலை செய்வதைத் தடை செய்தன.

மற்றத் தொழிற் பெருக்கம் ஏற்பட்ட நாடுகளைவிட அமெரிக்காவில் மிகுதியான தொழிலாளர்கள் எதிர்பாராத இடங்களில் சிக்கிக்கொண்டனர். இந்த ஆபத்துகளின் பொறுப்பை முதலாளிகளே ஏற்றுக்கொள்ளவேண்டும் என்ற கருத்தை மற்ற நாடுகள் ஒப்புக்கொண்டபின், இறுதியில் அமெரிக்கா ஏற்றுக்கொண்டது. சென்ற 40 ஆண்டுகளுக்கு

[18] Survey, April 17, 1920. நாட்டில் வாழ்க்கைக் கூலி பெற்றவர்களின் சதவீதம் மிகக் குறைவு. 'தொழிலாளர்களில் 19 சதவீதம் ஒரு வாரத்திற்கு $11-க்கும் குறைந்த கூலியையும், 71 சதவீதம் $14-க்குக் குறைந்த தொகையையும், 88 சதவீதம் $16க்குக் குறைவான ஊதியத்தையும் பெற்றனர்'.

முன் தொழிற்சாலைகளில் நிகழும் ஆபத்துகளுக்கு யாராவது ஒருவர் பொறுப்பேற்றுக்கொண்டு ஆபத்தில் சிக்குபவருக்கு இழப்பு ஈடு கொடுத்தல் வேண்டுமென்ற சட்டம் அமலில் இருந்தது. ஆனால், பெரும்பாலும் தொழிலாளர்களே பொறுப்பை ஏற்றுக்கொள்ள வேண்டியதாயிற்று. ஏனெனில், தொழிற்சாலையின் ஆபத்துகளை அறிந்தே அவர்கள் அங்கு பணியாற்ற முன்வந்தனர். ஆனால், ஆபத்தைத் தடுக்க அவர்கள் முன்னேற்பாடுகள் செய்ததாக நிரூபித்தால் பொறுப்பு அவர்களுடையது ஆகாது.

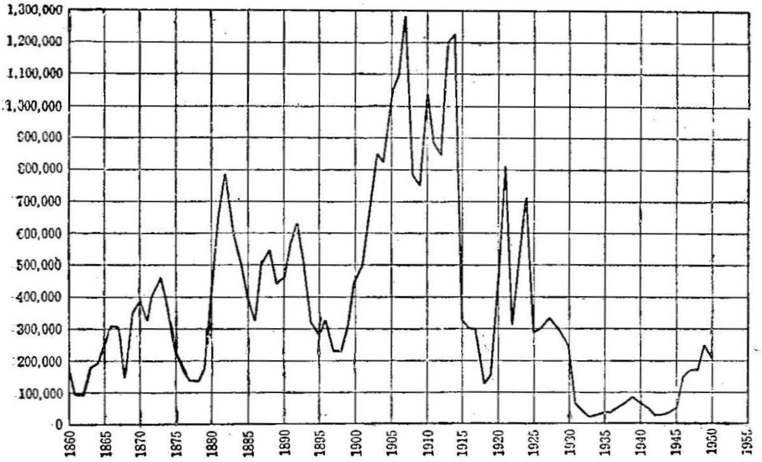
ஆனால், முடிவாக மக்கள் கருத்து மாறியது. பழைய சட்டம் தொழிற்புரட்சிக்குமுன் இருந்த நிலைமைக்கு ஏற்றதாக இருந்தது. ஆனால், புதிய சூழ்நிலையில் அது பயனற்று விட்டது என்பதை மக்கள் உணர்ந்தனர். தொழிற்கூடங்களில் நிகழும் விபத்துகளுக்கு யார் பொறுப்பு என்று நிரூபிப்பது எளிதல்ல. தொழிற்சாலை முறையே அவைகளுக்குக் காரண மாகும். எனவே, முதலாளிகளே அவைகட்குப் பொறுப்பாளி களாவர். எனவே, 1884-ல் ஜெர்மனியும், 1897-ல் இங்கிலாந்தும் காட்டிய வழியைப் பின்பற்றி மேரிலாந்து (Maryland) மாநிலம் 1902-ல் தொழிலாளர்கள் இழப்பீட்டுச் சட்டத்தை இயற்றியது. இச் சட்டத்தையும், 1909, 1910ஆம் ஆண்டுகளில் மாண்டனா (Montana), நியூயார்க் (New York) மாநிலங்கள் இயற்றிய சட்டங்களையும் அரசியலமைப்புக்கு விரோதமானவை என்று நீதிமன்றம் தள்ளிவிட்டது. ஆனால், 1911-க்குப் பிறகு இயற்றிய சட்டங்களுக்கு இக் கதி ஏற்படவில்லை. மிஸிஸிபி (Missisipi), அலாஸ்கா (Alaska), ஹவாய் (Hawaii), புயூட்ரோ ரிகோ (Peutro Rico) நீங்கலாக மற்ற எல்லா இராச்சியங்களும் 1942-க்குள் தொழிலாளர்கள் இழப்பீட்டுச் சட்டத்தை இயற்றிவிட்டன. கொலம்பியாவும் அப்படியே செய்தது. அரசாங்க அலுவலர்களும் இச் சட்டத்தினால் பயனடைந்தார்கள். இச் சட்டம் பழைய சட்ட முதலாளிகளுக்கு அளித்த சலுகையை நீக்கித் தொழிலாளர்களுக்குக் கீழ்க்கண்ட சலுகைகளைக் கொடுத்தது. (1) விபத்தில் சிக்கிய தொழிலாளி இறந்து விட்டாலும் அல்லது மீண்டும் வேலை பார்க்க முடியாத நிலையில் இருந்தாலும் முதலாளி அவன் பெற்ற வாரக் கூலியில் உயர்ந்த பட்சக் கூலியைக் கணக்கிட்டு, 300-லிருந்து 500 வாரம் வரை அவனுக்குக் கிடைக்கும் ஊதியத்தை இழப்பீடாகக் கொடுத்தல் வேண்டும். (2) தாற்காலிகமாக பாதிக்கப்பட்ட தொழிலாளியின் மருத்துவச் செலவை ஏற்றுக்கொண்டு,

மீண்டும் வேலைக்கு வரும்வரை கூலியில் ஒரு பகுதியை உபகாரச் சம்பளமாக அவர்களுக்குக் கொடுக்கவேண்டும். (3) சில குறிப்பிட்ட தொழில்களில் விபத்தில் சிக்கிய தொழிலாளர்களுக்கு ஒரு குறிப்பிட்ட தொகையை முதலாளிகள் கொடுக்கவேண்டும். விவசாயத் தொழில் செய்வோரும், வீட்டுப் பணியாளரும் இச் சட்டத்திற்குட் படவில்லை. இழப்பீட்டுப் பணத்தைக் கொடுப்பதற்காக முதலாளிகள் இன்சூர் செய்திருந்தனர். இச் சட்டம் விபத்துகளை நீக்க வேண்டுமென்ற அவாவை முதலாளிகளுக்கும், தொழிலாளர்களுக்கும் கொடுத்தது. இச் சட்டத்தை அமலில் கொண்டுவரச் சில உயர் நீதிமன்றங்களை நிறுவினர். இந்த மன்றங்கள் இழப்பீடு வேண்டுமென்று கேட்கும் தொழிலாளர்களுடைய கோரிக்கைகளைப் பரிசீலனை செய்யும். இச் சட்டத்தைத் தொழிலாளர்கள் முதல் உலகப் போருக்குப்பின் பெற்ற மாபெரும் வெற்றியாகக் கருதினர்.

அரசினர் தொழிலாளர் இழப்பீட்டுச் சட்டம், பெண்டிர் குழந்தைகள் நலனைப் பாதுகாக்கும் சட்டங்கள் முதலியன மட்டுமின்றி மற்ற சமூகச் சீர்திருத்தச் சட்டங்களையும் இயற்றித் தொழிலாளர்களுடைய நிலைமையையும், வாழ்க்கைத் தரத்தையும் உயர்த்தினர். தொழிலாளர்கள் குழந்தைகட்கு நல்ல பால் வழங்குவதற்கு ஏற்பாடு செய்தனர். அவர்களுக்கு விளையாட்டு நிலங்களும் வழங்கினர். அவர்கள் சிறந்த கல்வியையும், ஆண்டுதோறும் மருத்துவச் சோதனையையும் (Medical Inspection) பெற்றனர்கள். இராச்சிய அரசாங்கங்கள் அவர்களுக்குச் சுகாதார வசதிகள் அமைந்த நல்ல வீடுகளைக் கட்டிக் கொடுக்க ஏற்பாடு செய்தன. உற்பத்தியைப் பெருக்கும் நோக்கத்துடன் முதலாளிகளும் இந்த முயற்சியில் ஊக்கம் காட்டினர். தாய்மார்களுக்கு உதவிச் சம்பளம் கொடுக்க ஏற்பாடு செய்தனர். 1911-க்கு முன் நோய், வேலையில்லாமை இவ் விரண்டையும் சமாளிக்க இன்சூரன்சு முறையைப் பின்பற்ற வேண்டுமென்று பலர் கருதினர். வயதானவர்களுக்கு உதவிச் சம்பளம் கொடுக்க வேண்டுமென்று பலர் கூறினர். 1930-ல் தோன்றிய பொருளாதார மந்தத்தைச் சமாளிக்க இந்த முற்போக்குக் கருத்துகளை அடிப்படையாகக் கொண்டு பல சட்டங்கள் இயற்றினர். ‘நியூ டீல்’ கொள்கையைச் செயற்படுத்தும்பொழுது இராச்சிய அரசாங்கங்களிடம் இச் சட்டங்களை இயற்றும் பொறுப்பை விடாமல் மத்திய அரசே இதை ஏற்றுக் கொண்டது.

குடிபுகுதல் (Immigration)

அயல் நாட்டினர் அமெரிக்காவில் குடிபுகுந்தது தொழிலாளர்கள் பிரச்சினையுடன் இணைந்திருந்த ஒரு நிகழ்ச்சியாகும். குடிபுகுதல் அமெரிக்க வரலாற்றின் அரசியல், சமூக, பொருளாதாரப் போக்குகளை பாதித்தது. 1860-லிருந்து 1920 வரை சுமார் 2,85,00,000 மக்கள் அமெரிக்காவை அடைந்தனர். குடிபுகுந்தவர்களின் எண்ணிக்கை 1850-ல் அமெரிக்காவில் இருந்த மொத்த மக்கள் தொகைக்கு ஏறக்குறைய ஒப்பாக இருந்தது. குடிபுகுந்தவர்களுடைய எண்ணிக்கை பொருளாதார மந்தத்தையும், வீக்கத்தையும் ஒட்டி மாறுபாடடைந்தது. பொருளாதார வளர்ச்சி உச்ச நிலையை அடைந்த 1873ஆம் ஆண்டில் 4,59,803 பேர்களும், 1882-ல் 7,88,922 பேர்களும், 1892-ல் 5,79,663 பேர்களும்,



(Data from *Statistical Abstract*, 1921, p. 883; *ibid.*, 1940, p. 99; *ibid.*, 1952, p. 95.)

IMMIGRATION INTO THE UNITED STATES, 1860–1950.

1907-ல் 12,85,349 பேர்களும், 1914-ல் 12,18,420 பேர்களும் வந்து குடியேறினார்கள். முதல் உலகப் போருக்கு முன் குடிபுகுந்தவர்களின் எண்ணிக்கை உயர்ந்துகொண்டே சென்ற போதிலும், சிலர் நாட்டைவிட்டு வெளியேறியதாலும், மக்கள் தொகை மிகுதியடைந்ததாலும் மொத்த மக்கள் தொகையில் வெளிநாட்டினர் 1860-ல் 14 சதவீதமே இருந்தனர். 1910-ல் இந்த விகிதம் மிகக் குறைவாகவே உயர்ந்தது.

அமெரிக்காவில் பொருளாதார வசதிகளையும், நல்ல வாழ்க்கையையும், அரசியல் ஆன்மீகச் சுதந்திரங்களையும்

பெறலாம் என்ற நம்பிக்கையுடன் பலர் அந்த நாட்டில் குடிபுகுந்தனர். குடிபுகுதலுக்கு மற்றக் காரணங்களும் இருந்தன. 'மலிவான, குறைந்த கூலியைப் பெறும் தொழிலாளிகளை நாடு அடைய வேண்டுமென்ற அவாவும், போக்குவரத்துக் கட்டணங்கள்மூலம் அதிக வருவாயைப் பெற வேண்டுமென்ற விருப்பமும், நிலங்களை உயர்ந்த விலைக்கு விற்க வேண்டுமென்ற ஆசையுமே, ஐரோப்பா, ஆசியா, ஆப்பிரிக்கா கண்டங்களில் தொழிலாளர்கள் படும் இன்னல்களைவிட, குடிபுகுதலுக்கு ஒரு பெரிய தூண்டுதலைக் கொடுத்தது', என்று பேராசிரியர் காமன்ஸ் கூறுகிறார். முதலீடு செய்ய விரும்பிய முதலாளிகள் தொழிலாளிகளை வரவேற்றனர். ரெயில்வே கம்பெனிக்காரர்களும், நிலத்தை விற்பனை செய்யத் தயாராக இருந்தவர்களும் மக்கள் பெருக்கத்தையே விரும்பினர். இவர்களுடன் கப்பல் கம்பெனிக்காரர்கள் ஒத்துழைத்துக் குடிபுகுதலை ஆதரித்தனர். அண்மைக்காலம்வரை அமெரிக்க நாட்டினர், தம் உறவினருக்கு அமெரிக்காவிற்கு வருவதற்கு நிதி யுதவிசெய்தனர். மேலும், ஒரு நாட்டைவிட்டு மற்றொன்றில் குடிபுகுதல் எளியதாகிவிட்டது.

ஐரோப்பியர் அமெரிக்காவில் குடிபுகுதல் எளிதாக இருந்ததால் 1896 வரை இங்கிலாந்து, ஐயர்லாந்து, ஜெர்மனி ஆகிய நாடுகளிலிருந்து பலர் அமெரிக்காவுக்கு வந்தனர். இவர்கள் அமெரிக்கர்களைப் போலவே திறமையுள்ள தொழிலாளர்களாகவும், வேளாண்மையில் தேர்ச்சி பெற்றவர்களாகவும், முரட்டுத்தனமுடையவர்களாகவும் இருந்தனர். 1851 முதல் 1860 வரை குடிபுகுந்தவர்களில் 88 சதவீதம் மேலே குறிப்பிட்ட 3 நாட்டைச் சேர்ந்தவர்கள். ஆஸ்ட்ரீயா, ஹங்கேரி, இத்தாலி, ருஷியா, போலந்து நாடுகளிலிருந்து வந்தவர்கள், ஒரு சதவீதத்தில் 10-ல் 4 பங்கேயாகும். 1891-லிருந்து 1910 வரை மேலே குறிப்பிட்ட மூன்று வடபகுதி நாடுகளிலிருந்து வந்தவர்கள் 31.6 சதவீதமாகவும், பின் குறிப்பிட்ட நாடுகளிலிருந்து வந்தவர்கள் குடியேறியவர்களில் 50 சதவீதமாகவும் இருந்தனர். 'புதியதாகக் குடிபுகுந்தவர்கள்' 1910-ல் மொத்தம் குடியேறியவர்களில் 5-ல் 4 பங்காவர். ஐரோப்பாவின் தென், தென்கிழக்குப் பகுதிகளிலிருந்து வந்தவர்கள் சிக்கனமாகவும், சிறந்த உழைப்பாளிகளாகவும் இருந்தனர். ஆனால், அவர்கள் பயிற்சி பெறாத தொழிலாளர்கள். மேலும், அவர்கள் அரசியல், பொருளாதாரக் கொடுங்கோன்மைக்கு உட்பட்டு வாழ்ந்தவர்கள்.

1900 முதல் 1914 வரை 1,30,00,000 பேர்கள் புதியதாகக் குடிபுகுந்தனர். இதை நாட்டில் பலர் வெறுத்தனர். அன்னியர், அமெரிக்காவில் நுழைவதைத் தடை செய்ய வேண்டுமென்று பலர் வற்புறுத்தினர். (1) தொடர்ந்து அயல்நாட்டுத் தொழிலாளர்கள் வருவதால் கூலி குறைவாக இருக்கின்றது, வாழ்க்கைத்தரம் உயரவில்லை என்றும் (2) 'புதிய சமுதாயம் உருவாகிக்கொண்டிருக்கும் நாட்டில், அதில் இணைந்து ஒன்று படாத அன்னியர்கள் நாட்டில் குடிபுகுவது' நல்லதல்ல என்றும் சிலர் எடுத்துரைத்தனர். ஆனால், நாட்டின் உற்பத்திச் சாதனங்களைப் பயன்படுத்துவதற்கும், அமெரிக்கர்கள் செய்ய முன்வராத சில வேலைகளைச் செய்வதற்கும் அயல் நாட்டினர் வேண்டும் என்று முதலாளிகள் கூறினர். இந்தக் கூற்றில் ஓரளவு உண்மை இருக்கின்றது. நாட்டின் பொருளாதார வளர்ச்சிக்குப் புதியதாகக் குடிபுகுந்தவர்கள் காரணமாக இருந்தனர் என்பதை எவரும் மறுக்க முடியாது. ஆனால், அயல் நாட்டினர் தொடர்ந்து குடியேறுவதைத் தடை செய்யாமல் இருந்தால் மக்கள் தொகை விரைவில் பெருகும். நாடு எல்லோருக்கும் வேலை வாய்ப்புகளைக் கொடுக்க முடியுமா என்பதைக் கவனிக்கவேண்டும். அயல் நாட்டுத் தொழிலாளர் களுடைய உதவியை நாடாமல் அமெரிக்கா உற்பத்தியைப் பெருக்க முடியும் என்பதை முதல் உலகப் போர்க் காலத்திய உற்பத்திப் பெருக்கம் தெளிவாக விளக்கியது. பொருளாதார மந்த காலத்து வேலையில்லாத் திண்டாட்டமும் இதை எடுத்துக்காட்டியது. ஆகையால், எதிர்காலத்தில் அயல் நாட்டினர் குடிபுகுதலை ஆதரிப்பதைவிட நாட்டிலுள்ள தொழிலாளர்களுடைய திறமையை வளர்ப்பதே சாலச் சிறந்ததாகும்.

அண்மைக் காலம்வரை அன்னியர் குடிபுகுதலைத் தொழிலா ளர்கள் மட்டுமே எதிர்த்தனர். பல மசோதாக்களை இயற்றிச் சீனர்களும் ஜப்பானியர்களும் அமெரிக்காவில் குடியேறு வதைத் தடை செய்தனர். இவற்றுள் 1882ஆம் ஆண்டுச் சட்டம் சிறப்பானது. மத்திய அரசின் முதல் சட்டத்தை 1882-ல் இயற்றினர். அதன்படி குடியேறுபவர்கள் ஒவ்வொரு வரும் 50 செண்டுகள் வரி கொடுக்க வேண்டும். சட்டம் சில விரும்பத்தகாத அன்னியர்களை நாட்டில் நுழைய அனுமதிக்க வில்லை. இந்த மசோதாவைச் செயலாற்றுவதில் மத்திய அரசுடன் மாநிலங்கள் ஒத்துழைக்க ஏற்பாடு செய்தனர். நைட்ஸ் ஆஃப் லேபர் சங்கத்தின் ஆதரவில் 1884-லிலிருந்து 1889 வரை சட்டங்கள் இயற்றி ஒப்பந்தத் தொழிலாளர்

முறையைத் தடைசெய்தனர். ஆனால், இந்தச் சட்டங்களைப் பலர் மீறினார்கள். நாட்டில் அன்னியர் குடிபுகுதலைக் கண்காணிக்க 1891-ல் ஒரு அலுவலகத்தை நிறுவினர். ஒழுக்கம், உள்ளம், உடல்நிலை முதலியவற்றில் குறைபாடுகள் உள்ள தகுதியற்ற அன்னியர்கள் நாட்டில் குடிபுகுதலை 1891, 1893, 1907, 1917 ஆண்டுகளில் இயற்றிய சட்டங்கள் அறவே தடைசெய்தன. மேலும், கலகம் செய்யத் துணிந்தவர்கள், ஏழைகள், நாடோடிகள் முதலியோரும் அமெரிக்காவில் குடியேறுதலிலிருந்து தடுக்கப்பட்டனர். எவரும் ஒப்பந்தம் செய்து அன்னியர்களை வரவேற்க முடியாது. சட்டங்களை மீறி அயல்நாட்டினரை அமெரிக்காவுக்கு அழைத்துவரும் கப்பல் கம்பெனிகள் அபராதம் செலுத்தவேண்டும். அழைத்து வந்தவர்களை மீண்டும் அவர்கள் நாட்டுக்கே ஏற்றிச் செல்ல வேண்டும்; அவர்களுக்கு ஊக்கமூட்டுதலும் கூடாது.

குடியேற விரும்புவோரை எழுத்தறிவுச் சோதனைக்குட் படுத்த வேண்டுமென்று காங்கிரஸ் சபை ஏற்பாடு செய்தது, ஆனால், இதை கிளீவ்லாந்து (Cleveland), டாஃப்டு (Taft), வில்சன் (Wilson) முதலிய ஜனாதிபதிகள் ஏற்க மறுத்துவிட்டனர். ஆனால், வில்சன் காலத்தில் இதுபற்றிய சட்டத்தை இயற்றி விட்டனர். முதல் உலகப் போருக்குப் பின், போரினால் தாக்குண்ட நாடுகளிலிருந்து மக்கள் அமெரிக்காவுக்குச் செல்வார்கள் என்று அஞ்சி, பலர் குடிபுகுதலைத் தடை செய்யும் சட்டங்களைச் செம்மையான முறையில் அமலில் கொண்டுவர வேண்டுமென்று கூறினர். பலர் மிகுதியான நாட்டுப்பற்று உள்ளவர்கள்போல் நடித்துத் தம் முன்னோர்கள் ஒரு காலத்தில் குடியேறியவர்கள் என்பதை மறந்து குடிபுகுதலை வன்மையாகக் கண்டித்தனர். 1920-க்குப்பின் அயலார் குடிபுகுதலைத் தடைசெய்யத் தீவிரமாக முயற்சி செய்தனர்.

படிக்கவேண்டிய நூல்கள்

சி. ஆர். டாகர்ட்டி, (Daugherty, C.R.) 'Labor Problems in American Industry' (rev. ed.) Chaps. 11-13.

எல். எல். லார்வின் (Lorwin, L.L.) 'The American Federation of Labor'.

என். ஜே. வேர் (Ware, N.J.) 'The Labor Movement in the United States' Chaps. 1-9.

எச். யு. பாக்னர் (Faulkner, H.U.) 'The Decline of Laissez Faire', pp. 101–114, Chaps. 11, 12.

பி. எப். பிரிசெண்டன் (Brissenden, P.F.) 'The I.W.W., A Study of American Syndicalism', Chaps. 1-5.

ஜே. எ. பிக்சு (Fitch, J.A.) 'The Causes of Industrial Unrest Chaps. 2-5.

சி. எச். பார்க்கர் (Parker, C.H.) 'The Casual Laborer and Other Essays', Chaps. 2-3.

எப். புளுகல்; எச். யு. பாக்னர் (Flugel, F., and Faulkner, H.U.) 'Readings in the Economic and Social History of the United States', Chaps. 18.

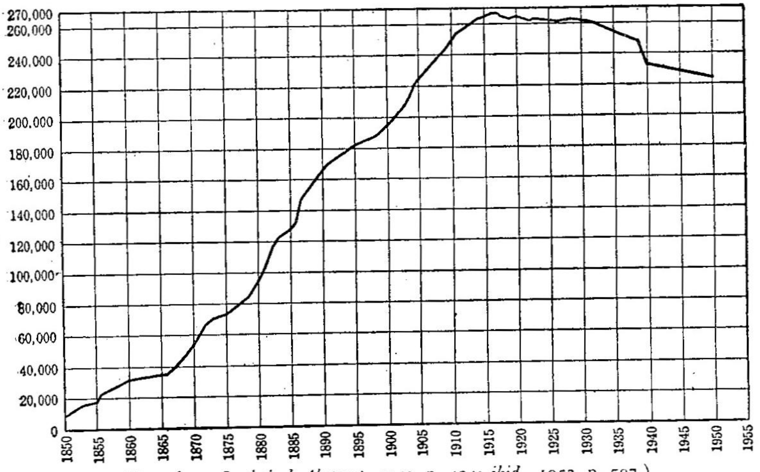
23. போக்குவரத்தும் தொடர்பு வசதிகளும், 1860—1914

இருப்புப்பாதை அல்லது ரெயில்வேயின் விரைவான வளர்ச்சி

அமெரிக்கப் பொருளாதார வரலாற்றில் 1860-க்குப்பின் ரெயில்வேக்கள் மிகச் சிறப்பான இடத்தைப் பெற்றுள்ளன. நமது விவசாயமும் தொழிலும் சிறந்து வளர்ச்சியடைய உள்நாட்டுப் போக்குவரத்துச் சாதனங்களே முக்கியமான காரணமாக இருந்தன. போக்குவரத்து வசதிகளின் வளர்ச்சியில் ரெயில்வேக்களே சிறந்த இடம் பெற்றுள்ளன. மேற்குப் பகுதிகளில் முதன்முதலில் மக்கள் குடியேறுவதற்கு இவைகளே உதவிபுரிந்தன. முதன்முதலில் மக்கள் குடியேருத பகுதிகளிலும் இருப்புப்பாதை வசதிகள் ஏற்படுத்தினர். இதன் விளைவாக மக்கள் இப் பகுதிகளில் குடியேறினர். 1860-ல் 30,625 மைல்கள் நீளமுள்ள இருப்புப்பாதைகள் இருந்தன. 1857-ல் ஒரு பீதி (panic) ஏற்பட்டது. இருப்புப்பாதைகள் இதற்குமுன் செழிப்பான காலத்தில் தோன்றியவை. உள்நாட்டுப் போர் ரெயில்வே வளர்ச்சிக்குத் தூண்டுதலையும் கொடுத்தது ; அவைகள் அழிவுக்குக் காரணமாகவும் இருந்தன. தென்பகுதியில் இருப்புப்பாதைத் தளவாடங்கள் (Rolling Stock) அழிக்கப்பட்டுவிட்டன அல்லது தேய்வுற்றன. ஆனால், வடபகுதியில் ஒரு புதிய வளர்ச்சி ஏற்பட்டது. போர் நடந்து கொண்டிருக்கும்பொழுது அமெரிக்கக் கண்டத்தைக் கடக்க உதவும் இருப்புப்பாதையைத் துவக்கி வைத்தனர். இருப்புப் பாதைகள் பெரும்பாலும் 1865-க்குப் பின்பே ஆரம்பிக்கப் பட்டன.

1865-க்குப்பின் இத் துறையில் விரைவில் முன்னேற்றம் ஏற்பட்டது. ஆனால், பொருளாதார மந்த காலத்தில் மட்டும் முன்னேற்றம் தடைப்பட்டது. 1867-லிருந்து 1873-க்குள் 33 ஆயிரம் மைல்கள் இருப்புப்பாதைகளை அமைத்துவிட்டனர். ஆனால், 1873ஆம் ஆண்டு ஏற்பட்ட பீதி (panic) முன்னேற்

றத்தைத் தாற்காலிகமாகத் தடை செய்தது. முதலீடு மிகுதியாக ஏற்பட்டதாலும், மிகுதியான அளவு இருப்புப்பாதைகளை அமைத்ததாலுமே பீதி ஏற்பட்டது என்றுகூடச் சொல்லலாம். *1860*-லிருந்து *1875*-க்குள் கண்டத்தைக் கடக்க உதவும் இருப்புப்பாதைகள் தோன்றியதோடு மட்டும் அல்லாமல், நான்கு பெரிய இருப்புப்பாதைகளை அட்லான்டிக் கடலிலிருந்து சிகாகோ நகரம்வரை நீட்டித்தனர். இவை முறையே நியூயார்க் செண்ட்ரல் (New York Central), தி பென்சில்வேனியா (The Pennsylvania), தி பால்ட்டிமோர் அண்டு ஓஹியோ (The Baltimore and Ohio), தி கிராண்டு ட்ரங்கு (The Grand Trunk) ஆவன. மந்த காலம் முடிந்தபின் மீண்டும் முன்னேற்றம் மிக விரைவில் ஆரம்பித்தது. *1880*-ல் இருப்புப்பாதைகளின் மொத்த நீளம் *93,261* மைல்களாக இருந்தன.



(Data from *Statistical Abstract*, 1940, p. 424; *ibid.*, 1952, p. 507.)

இது *1890*-ல் *1,67,191* ஆக உயர்ந்தது. *10* ஆண்டுகளுக்குள் மேலும், *70,000* மைல்கள் இருப்புப்பாதைகளை அமைத்துவிட்டனர். *1893*-ல் ஏற்பட்ட பீதி மீண்டும் முன்னேற்றத்தைத் தடை செய்துவிட்டது. ஆனால், *1898*-க்குப் பிறகு வளர்ச்சி தொடங்கியது. அந்த ஆண்டிலிருந்து தொடர்ந்து வந்த *12* ஆண்டுகளில், ஆண்டுதோறும் *5,000* மைல்கள் புதிய இருப்புப்பாதைகளை அமைத்தனர். ஒவ்வோர் ஆண்டும் இரண்டு சதவீதம் அதிகமான இருப்புப்பாதை வளர்ச்சி ஏற்பட்டது. *1900*-ல் *1,98,964* மைல்களும், *1920*-ல் *2,63,821* மைல்களும் இருப்புப்பாதைகள் இருந்தன.

மக்கள் தொகையைவிட இருப்புப்பாதை வளர்ச்சியே மிகுதியாக இருந்தது. உள்நாட்டுப் போருக்குப்பின் மக்கள் தொகை மூன்று மடங்கு மிகுதியடைந்தது. இருப்புப்பாதைகளின் மொத்த நீளம் 8 மடங்கு அதிகரித்தன. 1860-ல் மக்கள் தொகையை இருப்புப்பாதைகளின் மொத்த நீளத்துடன் ஒப்பிட்டுப் பார்க்கும்பொழுது 1,087 பேருக்கு ஒரு மைலாகவும், 1920-ல் 417 பேருக்கு ஒரு மைலாகவும் இருந்தன. 1914-ல் அமெரிக்கா, ஐரோப்பிய நாடுகள் எல்லாவற்றையும்விட மிகுதியான நீளம் இருப்புப்பாதைகளைக் கொண்டிருந்தது. உலகிலுள்ள இருப்புப்பாதைகளின் மொத்த நீளத்தில் மூன்றில் ஒரு பங்குக்குமேல் அமெரிக்காவில் இருந்தது.

1914-க்குள் இருப்புப்பாதை வளர்ச்சி உயர்ந்த நிலையை அடைந்தது. 1910 முதல் 1913 வரை ஆண்டுதோறும் சராசரி 3,000 மைல்கள் இருப்புப்பாதையை அமைத்தனர். 1913-க்குப் பின் முன்னேற்றம் சற்றுக் குறைந்தது. 1920-ல் 314 மைல்களே புதியதாகத் தோன்றிய இருப்புப்பாதையாகும். 1916-லிருந்து 1920 வரை புதியதாக அமைத்த இருப்புப்பாதைகளைவிட மிகுதியான அளவு பழைய பாதைகளைப் பயன்படுத்தாமல் கைவிட்டனர். இந்தப் போக்கு 1920-க்குப் பின்பும் தொடர்ந்து நீடித்தது[1]. இதற்குப் பல காரணங்கள் இருந்தன. அவை முறையே: (1) பெட்ரோல் மோட்டார்த் தொழிலில் (Gasoline Motor) போட்டி, (2) போர்க் காலத்துப் பொருளியல், (3) ரெயில்வேக் கம்பெனிகளின் இலாபம் குறைந்தன. அவைகள் உயர்ந்துகொண்டே செல்லும் அடக்கச் செலவைச் சமாளிக்க முடியவில்லை, (4) இருப்புப்பாதை வளர்ச்சி தேவைக்கு வேண்டிய அளவுக்குமேல் வளர்ந்து முற்றுப் பெற்றுவிட்டது. 1920-லிருந்து தற்காலம்வரை (போர்க் காலம் நீங்கலாக) வலிமையற்ற ரெயில்வேக் கம்பெனிகள் திவாலாகாமல் இருப்பதற்கு முயற்சி செய்து வருகின்றன. மிகுதியான இலாபம் பெறும் பெரிய நிறுவனங்கள் புதியதாக

[1] புதியதாகத் தோன்றிய இருப்புப்பாதையின் மொத்த நீளம் 1916-ல் 22,347 மைல்களாக இருந்தது. இதுவே ஆண்டுதோறும் ஏற்பட்ட முன்னேற்றத்தில் மிக உயர்ந்தபட்சமாகும். 1951-ல் 2,23,427 மைல்களே இருப்புப்பாதையை அமைத்தனர். கைவிடப்பட்ட இருப்புப்பாதைகளின் நீளம் 1932-ல் 1,370 மைல்களாகவும், 1943-ல் 1,149 ஆகவும் இருந்தன. ஆண்டுதோறும் 1,000 மைல்களுக்கு மேற்பட்ட இருப்புப்பாதைகளைப் பயன்படுத்தாமல் கைவிட்டனர். இப்படித் தொடர்ந்து ஆண்டுதோறும் இருப்புப்பாதைகளைப் புறக்கணித்ததில் 1943ஆவது ஆண்டு 12ஆவது ஆண்டாகும்.

இருப்புப்பாதையை அமைக்காமல் பழைய பாதைகளைச் செம்மையான முறையில் நிருவாகம் செய்ய முயற்சி செய்கின்றன.

இருப்புப்பாதைகளின் பொருளாதார முக்கியத்துவம் போக்குவரத்து வளர்ச்சியோடு மட்டும் நின்றுவிடவில்லை. அவை எல்லையற்ற நன்மைகளைச் சமூகத்திற்குக் கொடுத்து, கிராமங்களுக்கும் நகரங்களுக்கும் தொடர்புகளை ஏற்படுத்தியுள்ளன. இருப்புப்பாதைகளில் நாம் செய்த முதலீடே மற்றத் துறைகளில் செய்துள்ள முதலீடுகளைவிட மிகுதியாக இருந்தது. நமது நிதி முறையில் இந்த முதலீடு ஒரு சிறந்த, பெரிய அம்சமாகும். ரெயில்வேக் கம்பெனிகளின் பொருள்களையும் பத்திரங்களையும் அடிப்படையாகக்கொண்டு கணக்கிட்டால், 1921-ல் அவை கொண்ட மொத்த மூலதனம் 2,189,14,50,785 டாலர்களாகும். இராச்சியங்களின் வாணிகக் குழுவினர் (Inter-State Commerce Commission) கணக்குப்படி 1920-ல் கம்பெனிகளின் மொத்த மூலதனம் 1,890,00,00,000 டாலர்களாகும். பத்தாண்டுகளுக்குப்பின் 1930-ல் டிசம்பர் மாதம் 31ஆம் தேதியன்று குழுவினரின் கணக்குப்படி கம்பெனிகளின் மூலதனம் மொத்தம் 2,169,10,00,000 டாலராகவும், அதன் புத்தக மதிப்பு 2,351,80,00,000 டாலராகவும் இருந்தது. 1912-ல் அமெரிக்காவின் மொத்தச் செல்வத்தை 18,773,90,71,090 டாலர் என்று மதிப்பீடு செய்தனர். இதில் 10-ல் ஒரு பங்கு ரெயில்வேக் கம்பெனிகளின் மூலதனமாகும். 1910-ல் இருப்புப்பாதைக் கம்பெனிகள் 17,00,000 பேர்களுக்கு வேலை கொடுத்தன. நாட்டில் வேலை செய்தவர்களில் 4.4 சதவீதம் ரெயில்வேக் கம்பெனிகளில் இலாபகரமாகப் பணியாற்றினர்.

கண்டத்தைக் கடக்க உதவும் இருப்புப்பாதைகள்

கீழ்ப்பகுதிகளுடன் கொண்ட வாணிகத் தொடர்பே கண்டத்தின் குறுக்கே செல்லும் நீண்ட இருப்புப்பாதைகளை அமைக்க வேண்டுமென்ற கருத்தை முதன்முதலில் ஏற்படுத்தியது. 1848-ல் காலிஃபோர்னியாவில் பொன் கண்டுபிடிக்கப்பட்டவுடன் அப் பகுதியில் பலர் குடியேறினர். இதன் விளைவாக நீண்ட இருப்புப்பாதைகளை அமைக்க வேண்டுமென்ற கருத்து ஒரு புதிய தூண்டுதலைப் பெற்றது. 1853-ல் காங்கிரஸ் மிஸிஸிபியிலிருந்து பசிபிக் பகுதிக்கு இருப்புப் பாதைகள் எந்த வழிகளில் செல்ல வேண்டுமென்பதைப்

பரிசீலனை செய்வதற்கு வேண்டிய ஏற்பாடுகளைச் செய்தது[1]. உள்நாட்டுப் போர்க் காலத்து அரசியல், பொருளாதார, இராணுவத் தேவைகள் முதன்முதலில் இருப்புப்பாதைகள் தோன்றுவதற்குக் காரணமாக இருந்தன. 1862-ல் காங்கிரஸ் சபை யூனியன் பசிபிக் இருப்புப்பாதையை (Union Pacific Railway) ஏற்படுத்தியது. இப் பாதை நெப்ராஸ்கா (Nebraska) வையும் காலிஃபோர்னியாவையும் இணைத்தது. யூனியன் பசிபிக் இருப்புப்பாதையையும் பசிபிக் கடற்கரையையும் இணைத்து, சென்ட்ரல் பசிபிக் (Central Pacific) இருப்புப் பாதையை லிலாண்ட் ஸ்டான்போர்ட் (Leland Stanford), காலிஸ் பி. ஹண்டிங்டன் (Collis. P. Huntington) போன்ற வர்கள் அமைத்தனர். இவ்விரு கம்பெனிகளுக்கும் அரசியலார் சமவெளியில் செல்லும் இருப்புப்பாதைக்கு மைல் ஒன்றுக்கு 16,000 டாலரும், மலைப் பகுதியில் செல்லும் இருப்புப்பாதைக்கு மைலுக்கு 48,000 டாலரும், மலைகளிடையே செல்லும் பாதை களுக்கு 32,000 டாலரும் உதவிப் பணமாகக் கொடுத்தனர்.

கம்பெனிகளின் சொத்துகளில் முதலாளிகளுக்கு அடுத்த படியாக அரசாங்கத்திற்கு உரிமை இருந்தது. ரெயில் பாதைகளுக்கடுத்த நிலங்களைக் கம்பெனிகளுக்கு அரசாங்கம் கொடுத்தது. அரசினர் கொடுத்த சலுகைகளும், பொது மக்கள் காட்டிய ஊக்கமும், கம்பெனிகள் போட்டி போட்டுக் கொண்டு மிகுதியான அளவில் இருப்புப்பாதைகளை அமைக்க உதவி புரிந்தன. கம்பெனிகள் அரசினரிடமிருந்து அதிகமான உதவிப் பணத்தைப் பெறவும் முயற்சி செய்தன. ஆகையால், அமெரிக்காவின் ஆதி குடிகளாகிய இந்தியர்களுடைய எதிர்ப்பும், செலவும், மாரி காலமும், மலைப்பாங்கான பகுதி களும் முன்னேற்றத்தைத் தடை செய்யவில்லை. 1869ஆம் ஆண்டு, மே மாதம் 10ஆம் தேதி நாள் ஒன்றுக்கு 20 ஆயிரம் பேர்கள் வேலை செய்து இரு பாதைகளையும் உடா (Utah) விலுள்ள பிரமாண்டரி முனை (Promontory Point) யில் ஒன்று சேர்த்தனர். அங்குள்ள காலிஃபோர்னியத் தங்கத்தைப் புகைவண்டியில் ஏற்றிச் சென்று, புதிய தந்தியை (Telegraph)

[1] கிழக்குப் பகுதியில் ஆசா விட்னி (Asa Whitney) பல ஆண்டுகள் இருப்புப்பாதைகள் வேண்டுமென்று போராடினார். மேற்கில் தியோடர். டி. ஜுடா (Theodore D. Judah) என்பவர் இருப்புப்பாதைகளுக்கு உகந்த வழிகளைத் தேடி, ஸ்டான்போர்ட் (Stanford), ஹன்டிங்க்டன் (Huntington), க்ரோகர் (Crocker), ஹாப்கின்ஸ் (Hopkins) முதலிய மதச்சடங்குகளுக் கான பொருள்களை விற்பனை செய்யும் வியாபாரிகளுக்கு இருப்புப் பாதையின் இன்றியமையாமையை உணர்த்தி அவர்களை இதில் ஊக்கம் காட்டும்படி செய்தார். ஆனால், இருவரும் இருப்புப்பாதைகள் தோன்று வதற்கு முன்பே இறந்துவிட்டனர்.

முதன்முதலில் பயன்படுத்தியபொழுது மக்கள் பெரிய ஆரவாரத்துடன் தம் மகிழ்ச்சியை வெளிப்படுத்தினர். ஈரிக் கால்வாய்த் திட்டம் முடிவடைந்தபின், அமெரிக்கர்கள் செய்த மிகப் பெரிய சாதனை இவ்விரு இருப்புப்பாதைகளையும் இணைத்ததேயாகும்.

மேற்குறிப்பிட்ட கம்பெனிகளைப்போலவே வட பசிபிக் (Northern Pacific) இருப்புப்பாதையையும் ஆரம்பித்தனர். ஆனால், இது உடனடியாக வெற்றி பெறவில்லை. 1864-ல் காங்கிரஸ் சபையின் சாசனத்தையும், நியூ இங்கிலாந்துப் பகுதியில் உள்ள 6 இராச்சியங்களைவிட மிகுதியான நிலத்தையும் பெற்ற பிறகு, ஜே குக் கம்பெனியார் (Jay Cooke & Company) 1867-ல் இருப்புப்பாதை அமைப்பை ஆரம்பித்தனர். 500 மைல்கள் பாதையை அமைத்தபின் ஜே குக் தன் செல்வத்தை இழந்தமையால் முன்னேற்றம் தடைபட்டது. ஆனால், ஹென்றி வில்லார்ட் (Henry Villard) என்பவர் ஜெர்மானிய முதலுடன் மீண்டும் பிடிவாதத்துடன் வேலையை ஆரம்பித்து, 1883-ல் வெற்றிகரமாக முடித்தார். தி அட்கிசன், டொபெகா அண்டு சாண்டா பி (The Atchison, Topeka and Santa Fe) என்ற கம்பெனி மத்திய அரசினரிடமிருந்து 1863-ல் இருப்புப்பாதை அமைக்கும் ஒவ்வொரு மைலுக்கும் 6,400 ஏக்கர் நிலம் பெற்றது. இக் கம்பெனி 1869-ல்தான் வேலையைத் தொடங்கியது. கொலராடோவின் கிழக்கு எல்லை வரை கம்பெனிகள் இருப்புப்பாதை அமைத்தவுடன் 1873-ஆம் ஆண்டு தோன்றிய பீதி முன்னேற்றத்தைத் தடை செய்தது. 1880-ல் மீண்டும் வேலையை ஆரம்பித்து 1884-க்குள் பசபிக் கடற்கரைவரை இருப்புப்பாதையை அமைத்து விட்டனர்.

ஜேம்ஸ் ஜே. ஹில் (James J. Hill) என்பவர் இத் துறையில் பிற்காலத்தில் சிறந்த பெயருடன் விளங்கியவர். ஆனால், அவர் முதன்முதலில் செயின்ட் பாலில் ஒரு பண்டகசாலையில் சாதாரணப் பணியாளராக இருந்தார். அவர் 1878-ல் கனடா நாட்டினருக்கு ஒரு பயனற்ற இருப்புப்பாதைக் கம்பெனியை ஆரம்பிப்பதில் ஊக்கம் ஊட்டினர். இவ்விருப்புப்பாதையை 'பாலைவனப் பகுதியில் ஓடும் தூசி' என்று மக்கள் அழைத்தனர். ஆனால், இவ்விருப்புப்பாதை மிஸிஸிபியையும் வின்னிபெக் (Winnipeg) என்ற இடத்தையும் இணைத்ததால் ஹட்சன் விரிகுடாக் கம்பெனி, சிறந்த பயனடையும் என்ற நம்பிக்கையுடன் கனடியர்கள் இதை ஆரம்பித்தனர். ஆனால், ஹில் (Hill) இதைப் பசிபிக் பகுதிவரை நீட்டித்து ஒரு பெரிய

வடபகுதிக் கம்பெனியாக இதைப் பெருக்கிவிட்டார். சென்ட்ரல் பசிபிக் கம்பெனியார் தெற்கே சான்பிரான்ஸிஸ் கோவை நோக்கிச் செல்லும் சிறிய இருப்புப்பாதைகளை வலுப்படுத்தி, அவைகளை அரிசோனு (Arizona), நியூ மெக்சிகோ (New Mexico), எல் பாசோ (El Paso), டெக்சாஸ் பகுதிகள் வரை நீட்டித்தனர். 1882-ல் கிழக்குப் பகுதி நாடுகளுடன் தொடர்பு வசதிகளை ஏற்படுத்தினர். 1885-க்குள் அமெரிக் கர்கள் பசிபிக்குப் பகுதிக்குச் செல்லும் முக்கியமான இருப்புப் பாதைகளை அமைத்துவிட்டனர்.

நிதியளித்தலும் அரசினர் உதவியும்

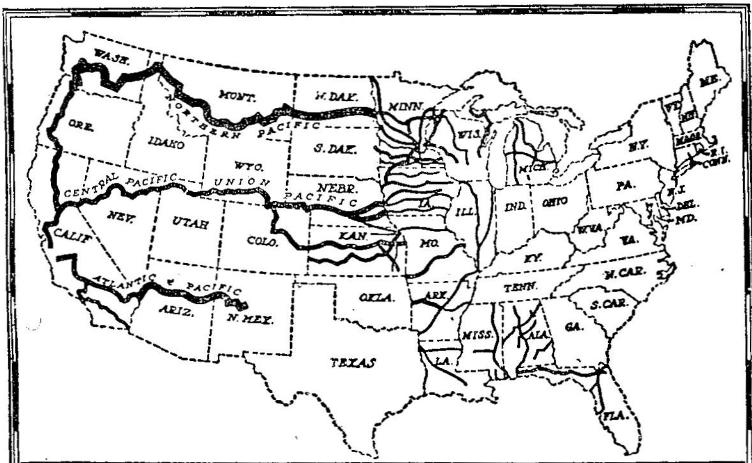
அமெரிக்க இருப்புப் பாதை வரலாற்றில் கம்பெனிகள் தொடக்க காலத்தில் நிதி திரட்டல்பற்றிய பகுதி வரலாற்றைப் படிப்பவர்களுக்குச் சுவையான பகுதியாகும். உள்நாட்டில் போக்குவரத்து வசதிகள் உடனடியாகத் தேவைப்பட்டன. தனிப்பட்ட முதலாளிகளிடம் வேண்டுமளவு மூலதனம் இல்லை. மேலும், ஈரிக் கால்வாய்த் திட்டம் வெற்றியடைந்தது. எனவே, இராச்சிய அரசாங்கங்கள் கம்பெனிகளுக்கு நிதியுதவி செய்ய முன்வந்தன. 1837ஆம் ஆண்டுக்குள் அரசினர் மிகுதியான உதவி செய்துவிட்டனர். 1837-ல் தோன்றிய பீதி (panic) மேற்கொண்டு உதவியளித்தலைத் தடைசெய்து, போக்குவரத்துச் சாதனங்கள் அரசினர்வசம் வருவதையும் தடை செய்தது. 1837-க்குப் பிறகு கண்டத்தைக் கடக்க உதவும் பெரிய இருப்புப்பாதைக் கம்பெனிகளுக்கே அரசியலார் நிதியுதவி செய்தனர். சிறிய கம்பெனிகள் தனிப்பட்டவர்கள் முதலைக்கொண்டே வளர்ந்தன.

ஆண்டுதோறும் கிடைக்கும் உபரிச் செல்வத்தில் ஒரு கணிசமான பகுதியை அமெரிக்கர்கள் 1916 வரை ரெயில்வேத் தொழிலில் முதலீடு செய்தனர். இத் தொழில் நாட்டு முன்னேற்றத்திற்கு இன்றியமையாதது என்று உணர்ந்து மற்றத் துறைகளைவிட இதையே மக்கள் பெரும்பாலும் தம் முதலீட்டின்மூலம் ஆதரித்தனர். ஆனுல், தனிப்பட்டவர்கள் முதலீடு செய்வதற்குமுன் அரசினர் உதவியை எதிர் பார்த்தனர். முதலாளிகள் இராச்சிய சட்டசபைகள் அளித்த, சாசனங்களைக்கொண்டு கம்பெனிகளை ஆரம்பித்தனர். இச் சாசனங்கள் சில உரிமைகளையும், சலுகைகளையும் கம்பெனி களுக்குக் கொடுத்தன. பல சலுகைகளை இருப்புப்பாதை நிறுவனங்கள் நேர்மையற்ற முறையில் பெற்றன. அரசினர்

கம்பெனிகளுக்குப் போட்டியை எதிர்த்து இயங்குவதற்குச் சர்வாதீனச் சலுகைகளைக் (monopolistic rights) கொடுத்தனர். இருப்புப்பாதைகளை அமைப்பதற்கு வேண்டிய நிலங்களை வாங்குவதற்கு முன்னுரிமைகளையும் கொடுத்தனர். கடன் வாங்குவதற்கு வசதிகளையும், பாங்குத்துறையில் சில சிறப்பான சலுகைகளையும் ரெயில்வேக் கம்பெனிகள் பெற்றன. சில கம்பெனிகள் வரிப் பணம் கொடுக்காமல் இருக்க உரிமையையும், சில ஒரு குறிப்பிட்ட காலத்துக்கு இச் சலுகையையும், சில குறைந்தபட்ச இலாபம் பெறும்வரை இச் சலுகையையும் பெற்றன.

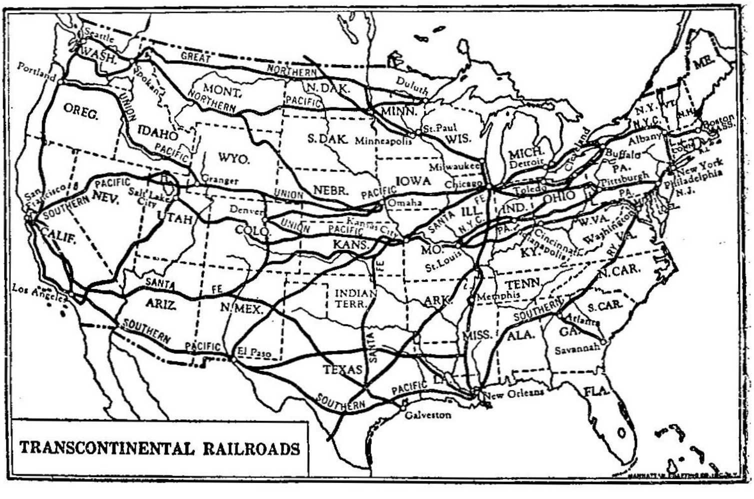
சாதாரணமாகக் கம்பெனிகள் கொடுக்கும் தொகையை விட அவை மிகுதியான தொகையை இலாப ஈவாகக் கொடுத்ததால் சலுகைகளைக் குறைக்கலாம் என்று சாசனங்களில் கண்டிருந்தது. போக்குவரத்து வசதிகளைப் பெருக்குவதற்கு எல்லா வழிகளையும் பயன்படுத்த வேண்டுமென்ற மக்கள் கருத்தை அரசினர் சாசனங்கள் விளக்கின. அரசாங்கம், நகராண்மைக் கழகங்கள், தல ஆட்சிக் கழகங்கள் முதலியன செலுத்திய கட்டணங்களைக் கடனாகப் பெற்று ரெயில்வே நிறுவனங்களை ஆரம்பித்தனர். அரசாங்கம் நிலங்களையும், வரி செலுத்துவதில் தள்ளுபடியையும் மற்ற நிதியுதவியையும் இக் கம்பெனிகளுக்குக் கொடுத்தது. ஆரம்பத்தில் 20,00,00,000 ஏக்கர் நிலத்தை அரசியலார் இருப்புப்பாதை நிறுவனங்களுக்குக் கொடுத்தனர். நாளடைவில் பல கம்பெனிகள் பயன்படுத்த முடியாததால் தாம் அடைந்த நிலத்தைத் திருப்பிக் கொடுத்தது போக, மொத்தம் 13,70,00,000 ஏக்கர் நிலத்தை மற்றக் கம்பெனிகள் அரசியலாரிடமிருந்து பெற்றன. நன்கொடையாகக் கொடுத்த நிலம் மின்னசோட்டா, வாஷிங்டன் இராச்சியங்களில் நான்கில் ஒரு பகுதிக்கும், விஸ்கான்சின் (Wisconsin), ஐயோவா (Iowa), கன்ஸாஸ் (Kansas), வட டகோடா (North Dakota), மொன்டானா (Montana) இராச்சியங்களில் ஐந்தில் ஒரு பகுதிக்கும், நெப்ராஸ்க்கா (Nebraska) வில் ஏழில் ஒரு பகுதிக்கும், காலிஃபோர்னியா (California) வில் எட்டில் ஒரு பகுதிக்கும், லூசியானா (Louisiana) வில் 9-ல் ஒரு பகுதிக்கும் சமமாக இருந்தது. நன்கொடையாகக் கம்பெனிகள் பெற்ற நிலம் ஜெர்மனி, பிரான்சு தேசங்களைவிட மிகுதியான பரப்பைக் கொண்டிருந்தது. இந்த நன்கொடை நிலத்தின் பரப்பளவு 2,42,000, சதுர மைல்கள். வட பசிபிக் கம்பெனி 4,40,00,000 ஏக்கர் நிலத்தையும், தென் பசிபிக் கம்பெனி

2,00,00,000 ஏக்கரையும், யூனியன் பசிபிக் கம்பெனி 2,00,00,000 ஏக்கரையும், சாண்டாபி கம்பெனி 1,70,00,000 ஏக்கரையும் பெற்றன. மேற்கத்திய கம்பெனிகளுக்குக் கடன் உதவி செய்ய 6,46,23,512 டாலர் மதிப்புள்ள அரசினர் பத்திரங்களை இரண்டாவது அடைமான அடிப்படையில் வெளியிட்டனர்.



LAND GRANTS TO TRANSCONTINENTAL RAILROADS

(From H. U. Faulkner and Tyler Kepner, *America, Its History and People*, McGraw-Hill.)



TRANSCONTINENTAL RAILROADS

இராச்சிய அரசாங்கங்கள் (1) கம்பெனிகளின் முதலீட்டுப் பத்திரங்களை வாங்கின. (2) இப் பத்திரங்களை வாங்குவதோடல்லாமல் இவைகளுக்கு உறுதிமொழியும் கொடுத்தன. (3) கம்பெனிகளுக்குக் கடன் கொடுத்தன. (4) இருப்புப்பாதை அமைப்பதற்குமுன் ஏற்பாட்டுச் செலவை ஏற்றுக்கொண்டன. இராச்சிய அரசாங்கங்கள் 5,50,00,000 ஏக்கர் நிலங்களை இருப்புப்பாதைக் கம்பெனிகளுக்குக் கொடுத்தன. நகராண்மைக் கழகங்களும், மாவட்டக் கம்பெனிகளின் முதலீட்டுப் பத்திரங்களை வாங்கிக் கொண்டன. அவைகளுக்கு நன்கொடையும் நிதியுதவியும் செய்தன. தம் பத்திரங்களைக் கொடுத்து அவைகளுடைய பத்திரங்களைப் பெற்றுக்கொண்டன.

நியூயார்க் மாநிலத்தில் 294 நகரங்களும், பேரூர்களும், கிராமங்களும் 29,978 டாலரை 206 கம்பெனிகளுக்குக் கொடுத்தன. 51 மாவட்டங்கள் 5,000 முதல் 30,00,000 டாலர் வரை கம்பெனிகளுக்கு உதவிப் பணமாகக் கொடுத்தன. மஸாசுஸெட்ஸில் 171 நகரங்களும் பேரூர்களும் ரெயில்வேக் கம்பெனிகள் சார்பில் பத்திரங்களை 1871 வரை வெளியிட்டன.[3] இருப்புப்பாதைகள் வளர்ச்சிக்குப் பொது மக்களுடைய ஆதரவும் நிதியுதவியும் சிறந்த தூண்டுதலை அளித்தன. பின்னர் இக் கம்பெனிகளில் தவறான வழிகளை மக்கள் வெறுத்து, அரசியலார் அவைகளைக் கண்காணிக்க வேண்டுமென்று வாதாடினர்.

கம்பெனிகள் கணிசமான தொகையை உதவிப் பணமாகப் பெற்றன. இதில் ஒரு பெரும் பகுதி தனிப்பட்டவர்களுடைய முதலீடாகவே இருந்தது. இருவகை ஊகவாணிகக்காரர்கள் (speculators) இக் கம்பெனிகளின் பத்திரங்களை வாங்கினர். சிலர் சிறந்த முதலீடு செய்து இலாபம் பெறவேண்டும் என்ற நோக்கத்துடனும் பத்திரங்களை உயர்ந்த விலைக்கு விற்பனை செய்யலாம் என்ற நம்பிக்கையுடனும், சிலர் தாம் வசிக்கும் பகுதிகளில் இருப்புப்பாதைகளை அமைக்க வேண்டுமென்ற நோக்கத்துடனும் பத்திரங்களை வாங்கினர். பின் குறிப்பிட்ட வகுப்பினர், மிகுதியான ஊக்கத்துடன் தம்மிடம் உள்ள

[3] D.P. Locklin, 'Economics of Transporation', pp. 56, 57. கீழ்க்கண்ட நூல் நியூ இங்கிலாந்துப் பகுதியைச் சேர்ந்த ஓர் ஊரின் புதிய போக்குவரத்துச் சாதனங்கள்பற்றிய அநுபவத்தை விவரிக்கின்றது. Ellen E. Callahan, Hadley : 'A Study of the Political Development of a Typical New England Town from the Official Records' (1659-1930), in Smith College Studies in History, Vol. XVI, Nos. 1-2 (Oct., 1930—Jan., 1931).

எல்லாப் பொருள்களையும் விற்பனை செய்து ரெயில்வே கம்பெனிகளின் பத்திரங்களில் முதலீடு செய்தனர். ஆனால், பல கம்பெனிகளின் பத்திரங்கள் பயனற்றவையாகப் போய் விட்டன. ஐரோப்பியர்கள் இப் பத்திரங்களை மிகுதியான அளவில் வாங்கினர். 1907-ல் இக் கம்பெனிகளின் சொத்து களில் நான்கில் ஒரு பங்கு ஐரோப்பியர்கள்வசம், குறிப்பாக ஆங்கிலேயர்களுடையதாக இருந்தது. 1914-ல் ரெயில்வே கம்பெனிகளுடைய பத்திரங்களின் மதிப்பை 3,40,00,00,000 டாலர் என்று 'வால் தெருப் பத்திரிகை' (Wall Street Journal) மதிப்பீடு செய்தது. கம்பெனிகளுடைய அடைமானக் கடனில் மூன்றில் ஒரு பங்கு வெளிநாட்டினருடைய சொத்தாக இருந்தது. ஆனால், முதல் உலகப் போர்க் காலத்தில் இப் பத்திரங்களை அமெரிக்கர்களே திரும்ப வாங்கிவிட்டனர். எனவே, அமெரிக்க இருப்புப்பாதைகள் அயல் நாட்டினர் மூலதனத்திலிருந்து விடுவிக்கப்பட்டன.

ஒழுங்கற்ற பழக்கங்களும் அதிகாரத்தைத் தவருகப் பயன்படுத்தலும்

வெகு விரைவில் ஏற்பட்ட முன்னேற்றத்தை ஒட்டி, குறிப்பிடும் அதிகாரத்தைத் தவருகப் பயன்படுத்தலும் ஏற் படுதல் இயல்பு. தொழில்துறையில் உயர்ந்த நெறியின் அவசியத்தை உணராத காலத்தில் ஊழல்கள் மலிந்திருப்பது இயற்கையே. போக்குவரத்துச் சாதனங்கள் மிகுதியாக வேண்டும் என்ற தேவை எல்லையற்றிருந்தமையின், பிற ஊழல் களையும் மறைத்து விஷயங்கள் எதிலும் கவனம் செலுத்தப் படவில்லை. எழுபதின் முற்பகுதிகளில் ரெயில் போக்கு வரத்துத் துறையில் ஏற்பட்ட ஊழல்களால் இதுவரை ஒத் துழைத்த மக்கள் நிர்வாகத்தை வெறுத்ததுடன் போக்கு வரத்துக் கம்பெனிகளை ஒழிக்க முனைந்தனர். அவைகள் நிருவாகத்தில் ஊழல்கள் பல தோன்றின. தொழிலதிபர்கள் பயனற்ற வழிகளில் ஏராளமான பணத்தைச் செலவு செய்தனர். ஊகவாணிக முதலீடு மிகுதியாக இருந்தது. நாட்டின் தேவைக்கு மேலும் இருப்புப்பாதைகளை வைத்து நிர்வகிக்க முடியும் என அமெரிக்க மக்கள் தம் உற்சாகம் காரணமாக நம்பினர். சில இடங்களில் இரு கம்பெனிகளின் பாதைகள் ஒரே வழியில் சென்றன. கம்பெனிகளிடையே கடுமையான போட்டி ஏற்பட்டதால் சில கம்பெனிகள் மக்கள் குடியேருத பகுதிகளில்கூட இருப்புப்பாதைகளை அமைத்துவிட்டன.

மிகுதியான அளவில் இருப்புப் பாதைகளை அமைத்ததைக்கூடச் சரியானதென்று கூறலாம். ஆனால், லஞ்ச ஊழல்களைக் கண்டனம் செய்யாமல் இருக்க முடியாது. தெற்கிலும் மேற்குப் பகுதியிலும் கம்பெனிகள் போதிய அளவு வருமானத்தை எதிர்பார்க்க முடியாது. ஆகையால், நிலங்களையும் பத்திரங்களையும் ஏற்றுக்கொண்டு இருப்புப்பாதைகளை அமைக்க முன்வந்த நிறுவனங்களைக்கொண்டே தொழிலைப் பெருக்க வேண்டியதாயிற்று. ரெயில்வே கம்பெனிகளே இருப்புப்பாதைகள் அமைக்கும் நிறுவனங்களாக இருந்தன. ரெயில்வே கம்பெனிகள் போதிய வருவாயைப் பெறாமல் இருக்கலாம் என்று அஞ்சி, இருப்புப்பாதைகள் அமைத்தமைக்குக் கூலியாக ஏராளமான பணத்தைக் கம்பெனியார்கள் எடுத்துக்கொண்டனர். இதன் விளைவாகச் சில கம்பெனிகள் ஆரம்ப காலத்திலேயே மிகுதியான கடன்சுமையைக் கொண்டிருந்தன. சில கம்பெனிகள் திவாலாவதைத் தடுக்க முடியவில்லை. சென்ட்ரல் பசிஃபிக் கம்பெனியின் அடக்கச் செலவு 5,80,00,000 டாலராகும். ஆனால், அக் கம்பெனி இருப்புப் பாதையை அமைத்த நிறுவனத்திற்குக் கொடுத்த தொகை 12,00,00,000 டாலர். யூனியன் பசிஃபிக் நிறுவனத்திற்காக இருப்புப்பாதையை அமைத்த கம்பெனி 40 முதல் 50 மிலியன் டாலருக்குட்பட்ட தொகையை இலாபமாக அடைந்தது.

யூனியன் பசிஃபிக் கம்பெனிக்காக இருப்புப்பாதை அமைக்க 'கிரெடிட் மொபிலியர்' (Credit Mobilier) நிறுவனத்தை ஆரம்பித்தனர். மஸாசுஸெட்ஸ் நகரத்தைச் சேர்ந்த ஓக்ஸ் ஆமிஸ் (Oakes Ames) என்பவர் இந்த நிறுவனத்தின் ஓர் உறுப்பினராவார். அரசியலாரின் உதவியைப் பெற்றமையால் இக் கம்பெனியின் ஊழல்களைப்பற்றிக் காங்கிரஸ் சபை விசாரணை செய்யக்கூடும் என்று அஞ்சி, காங்கிரஸின் அங்கத்தினர்களுக்குக் குறைந்த விலையில் இக் கம்பெனியின் பங்குகளைக் கொடுக்க 343 பங்குகளை ஓக்ஸ்வசம் விட்டுவைத்தனர். ஓக்ஸ் நடவடிக்கைகளை விசாரணை செய்யும்பொழுது உபஜனாதிபதி முதல் சட்டசபை அங்கத்தினர்கள்வரை பலர் லஞ்சம் பெற்ற உண்மை வெளிவந்தது. ஆனால், இந்த இழிவான முறைகளைச் சில கம்பெனிகள் கண்டனம் செய்தன என்பதை நாம் ஏற்றுக்கொள்ள வேண்டும்.

ரெயில்வே கம்பெனிகளின் நிருவாகிகள் பணத்தை நேர்மையற்ற வழிகளில் செலவு செய்தனர். கம்பெனிகளை அவர்கள் தம் சொந்தத் தொழிலகம்போல் கருதித் தம் செல்வத்தைப் பெருக்குவதிலேயே ஊக்கம் காட்டினார்கள். பொறுப்

பற்ற முறையில் நடந்துகொண்ட இவர்கள் நாணயம் என்ற பதத்தின் பொருளைத் தம் தேவைக்கும் விருப்பத்திற்கும் ஏற்றவாறு மாற்றியமைத்துக்கொண்டனர். கார்னலியஸ் வேண்டர்பில்ட் (Cornelius Vanderbilt) என்பவருடைய கதை இவர்களுடைய நேர்மையற்ற போக்கை எடுத்துக்காட்டு கின்றது. இவர் ரெயில்வே கம்பெனிகளைக் கண்டித்து, நிருவாகிகளை எதிர்த்துப் போராடிய மக்கள் கூட்டத்தில் 'இந்த மக்கள் நாசமாக வேண்டும்' என்று சொன்னார். ஜே கூல்டு (Jay Gould), டேனியல், ட்ரூ முதலிய நிருவாகிகளும் நேர்மையற்ற முறையில் நடந்துகொண்டு தம் சொந்தச் செல்வத்தைப் பெருக்கிக்கொண்டனர்.

இருப்புப்பாதைத் தொழிலின் பங்குகளும் பத்திரங்களும் மதிப்பை இழந்தன. தளவாடங்களையும் உற்பத்திச் சாதனங் களையும் பெருக்காமல், மூலதனத்தை மட்டும் பெருக்கினர். சில அவசியமற்ற செலவுகளே இதற்குக் காரணமாகும். உண்மையான வருமானத்தை மறைத்தனர். சில கம்பெனி களுடைய சொத்துகளின் மதிப்பு உண்மையாகவே உயர்ந்ததால் பங்குகளும் பத்திரங்களும் அதிகமாக பாதிக்கப் படவில்லை. ஆனால், சில நிறுவனங்களுடைய பங்குகள் மதிப்பை இழந்தன. பங்குதாரர்கள் இலாப ஈவைப் பெறமுடியவில்லை; கம்பெனியின் அடக்கச் செலவுமட்டும் உயர்ந்தது. 1883-ல் கம்பெனிகளுடைய மொத்தக் கடன் 7,50,00,00,000 டாலராக இருந்தது. இதில் 2,00,00,00,000 டாலர் அவசியமற்ற செலவால் ஏற்பட்டது. 1868-லிருந்து 1872 வரை ஈரிக் கம்பெனியின் மூலதனத்தின் மதிப்பு, ஊக வாணிகத்தின் விளைவாக 1,70,00,000 டாலரிலிருந்து 7,80,00,000 டாலராக உயர்ந்தது. 1897-ல் மொத்தப் பங்குகளில் 29.9 சதவீதமே லாப ஈவைப் பெற்றது. செழிப்பான ஆண்டாகிய 1890-ல் 50 சதவீதத்துக்கும் குறைந்த பங்குகளே இலாபம் பெற்றன. போர் ஆரம்பித்த பின்னரும் 1918-ல் 58.09 சதவீதமே இலாபம் பெற்றது. ஒரு ரெயில்வே கம்பெனியின் தலைவரான சார்லஸ் ஃப்ரான்ஸிஸ் ஆடம்ஸ் (Charles Francis Adams, Jr.,) என்பவர் 'ரெயில்வே தொழிலில் லஞ்ச ஊழலும், வேண்டியவர்களுக்கு வேலை கொடுக்கும் பழக்கமும் நிறைந்திருக்கின்றன' என்று கூறினார்.[4]

இந்த ஊழல்கள் அமெரிக்க ஜனநாயகத்தையும் அதன் நாணயத்தையும் தாக்கின. கிரெடிட் மொபிலியர் நிறுவ

[4] சி. எஃப். ஆடம்ஸ், Jr., (C.F. Adams, Jr.) 'Railroads: Origin and Problems,' p. 126.

னத்தைப்பற்றிய வதந்தி நாடெங்கும் பரவியது. பல அரசியல் தலைவர்கள் கண்ணியக்குறைவாக, இழிவான வழியில் நடந்து கொண்டார்கள். சிறிய நிறுவனங்களும் இதே முறையைப் பின்பற்றின. பலர் சாதகமான சாசனங்களைப் பெறுவதற்காகச் சட்டசபை அங்கத்தினர்களையும், இச் சாசனங்களைத் தங்களுக்குச் சாதகமான முறையில் விளக்குவதற்காக நீதிபதிகளையும் அடிக்கடி சந்தித்து அவர்களுக்குத் தொல்லைகளைக் கொடுத்தனர். செல்வாக்குள்ளவர்களையும் சட்டசபை அங்கத்தினர்களையும் இக் கம்பெனிகள் ஆலோசனை கூறும் அலுவலர்களாக நியமித்து இவர்களுக்கு உயர்ந்த சம்பளங்களைக் கொடுத்தன. இந்த முறையைப் பின்பற்ற முடியாத நிறுவனங்கள் ஈரிக் கம்பெனியைப்போல் லஞ்சம் கொடுப்பதற்காகவே ஒரு தொகையை ஒதுக்கின. ஈரிக் கம்பெனி ஓர் ஆண்டு லஞ்சச் செலவுக்காகவும், நீதிமன்றத்தில் வழக்குச் செலவுக்காகவும் 7,00,000 டாலர் தொகையை ஒதுக்கியது. இச் செலவை 'இந்திய ரப்பர்க் கணக்கு' (india-rubber account) என்று குறிப்பிட்டனர். ரெயில்வே நிறுவனங்களைச் சேர்ந்த ஒருவர் குடியரசுக் கட்சிக்கு ஆதரவுள்ள இடங்களில் தாம் அக் கட்சியைச் சேர்ந்தவராகவும், ஜனநாயகக் கட்சிக்கு ஆதரவுள்ள இடங்களில் தாம் ஜனநாயகக் கட்சியைச் சேர்ந்தவராகவும் நடித்தார். எல்லா ரெயில்வே அதிபர்களும் இதே மனப்பான்மையைக் கொண்டிருந்தனர். தொழில்துறையிலும், அரசியல்துறையிலும் நேர்மையும் நாணயமும் இடம் பெறவில்லை.

செழிப்பான காலத்தில் ஏற்பட்ட கடுமையான போட்டியும் இந்த நிறுவனங்களைத் தாக்கியது. மிகுதியான போட்டி இருந்த வழிகளில் கட்டணங்களை அளவுக்கு மீறிக் குறைத்து விட்டனர். கிளீவ்லாந்திலிருந்து போஸ்டனுக்குச் செல்ல பிரயாணிகளுடைய கட்டணங்களை 1876-ல் ஆகஸ்ட் மாதம் 6.50 டாலராகக் குறைத்துவிட்டனர். சிகாகோவிலிருந்து நியூயார்க் நகரத்துக்கு ஒரு டாலரைக் கட்டணமாக ஏற்றுக் கொண்டு ஒரு பெட்டி முழுவதும் கால்நடைகளை இக் கம்பெனிகள் ஏற்றிச் சென்றன. கப்பல்கள் செல்லும் வழிகளில் அவை ரெயில்வே நிறுவனங்களுடன் போட்டிபோட்டன. ஆனால், கப்பல் கம்பெனிகளே இப் போட்டியில் வெற்றி பெற்றன. போட்டியுள்ள வழிகளில் ஏற்படும் நஷ்டத்தைச் சரிக்கட்டுவதற்காகப் போட்டியற்ற வழிகளில் கட்டணங்களை உயர்த்தினார்கள். இதன் விளைவாக விவசாயிகள் பல இன்னல்களுக்கு இலக்காயினர். மேலும், தொலைவிலுள்ள இடங்களை

விட அருகில் உள்ள இடங்களுக்கு மிகுதியான கட்டணங்களைக் கம்பெனிகள் பெற்றன. பொருள்களை ஓரிடத்திலிருந்து மற்ற இடங்களுக்கு அனுப்புவோருக்குத் தள்ளுபடிச் சலுகைகளைக் கொடுத்தனர். போட்டி (குறிப்பாகக் கப்பல் கம்பெனிகளின் போட்டி) இருக்கும் இடங்களில் கணிசமான அளவில் தள்ளுபடி கொடுத்தனர். ஸ்டாண்டர்ட் ஆயில் (Standard Oil) போன்ற கம்பெனிகள் கணிசமான தொகையைத் தள்ளுபடியாகப் பெற்றன. சிறிய நிறுவனங்கள் இப்படிச் சலுகைகளைப் பெற்ற பெரிய கம்பெனிகளுடன் போட்டிபோட முடியவில்லை.

நாளடைவில் கடுமையான போட்டி மறைந்தது. கம்பெனிகள் 'பூல்' (pool) ஒப்பந்தங்களைச் செய்துகொண்டன. தாங்கள் பெறும் தொழிலைப் பங்கிட்டுக்கொண்டன. கட்டணங்களைப்பற்றியும் ஒப்பந்தங்கள் செய்துகொண்டன. இந்த ஒப்பந்தங்களை அவைகள் மீறியபோதிலும், நேர்மையான போட்டியை ஒழிக்கும் நோக்கத்துடனும், சர்வாதீனங்களை (monopolistic) ஏற்படுத்த வேண்டுமென்ற எண்ணத்துடனும் கம்பெனிகள் செய்துகொண்ட ஒப்பந்தங்கள் சட்ட விரோதமாக இருந்தன. ரெயில்வே தொழிலிலுள்ள குறைபாடுகளையும், பலர் அதை வெறுத்தமைக்குக் காரணங்களையும் கூறினால், 'கிரேஞ்சர் இயக்கம்' (Granger Movement) எப்படித் தோன்றியது என்பதை நாம் அறியலாம். இக் குறைகளில் பல மறைந்தபோதிலும் பொதுமக்கள் ரெயில்வே நிருவாகத்தை இன்றும் முழுமையாக நம்பவில்லை.[5]

கிரேஞ்சர் இயக்கமும் ரெயில்வேக்களும்

பொதுவாக அமெரிக்கக் குடியானவர்களும், குறிப்பாக மத்திய மேற்குப் பகுதிகளில் உள்ள இராச்சியங்களாகிய இல்லினய்ஸ் (Illinois), மின்னசோட்டா (Minnesota), அயோவா (Iowa), விஸ்கான்ஸின் (Wisconsin) முதலிய இடங்களில் உள்ள குடியானவர்களும் ரெயில்வே கம்பெனிகளின் ஊழல்களை எதிர்த்துப் போராடினார்கள். இவர்களுடைய போராட்டத்தை 'கிரேஞ்சர் இயக்கம்' என்று கூறுவது வழக்கம். உழவுத் தொழிலில் ஈடுபட்டிருப்போரை ஆதரிக்கும்

[5] The First Annual Report of the Interstate Commerce Commission, reprinted in part in F. Flugel and H. U. Faulkner, 'Readings in the Economic and Social History of the United States', pp. 609-618. இராச்சியங்களின் வாணிகக் குழுச் சட்டத்தை ஏன் இயற்றினர் என்பதை இப் பகுதி ஆராய்கின்றது.

'கிரேஞ்சுகள்' என்ற விடுதிகளுடன் இவ்வியக்கத்தைத் தொடர்புபடுத்தியதால் இதை 'கிரேஞ்சர் இயக்கம்' என்று அழைத்தனர். இவ்வியக்கம் ஆங்காங்கு தனித்து வாழ்ந்த குடியானவர்களை ஒன்றுபடுத்தியதால், அவர்கள் தம் குறைகளை எடுத்துரைக்க முன்வந்தனர். கிரேஞ்சு, 'நாங்கள் ரெயில்வே கம்பெனிகளுடைய எதிரிகள் அல்லர்; நாங்கள் எதையும் எதிர்த்துப் போராட விரும்பவில்லை' என்று கூறியது. ஆனால், ரெயில்வே கம்பெனிகளுடைய ஊழல்களே அதன் குறைகளுக்குக் காரணமாக இருந்தன. கிரேஞ்சின் குறைகளை நீக்குவதற்காக முதன்முதலில் விவசாயப் பகுதிகளில் இயற்றிய சட்டங்களை 'கிரேஞ்சர் சட்டங்கள்' (Granger Laws) என்று அழைத்தனர். இதுபற்றிய வழக்குகளை 'கிரேஞ்சர் வழக்குகள்' (Granger cases) என்று கூறினர்.

1869 முதல் 1875 வரை கிரேஞ்சர் இயக்கம் ஒரு பெரிய போராட்டத்தை நடத்தியது. ரெயில்வே கம்பெனிகள்பற்றிய போராட்டம் இதன் ஓர் அம்சமேயாகும். 'டார்ட்மௌத் காலேஜ் வழக்குப் பற்றிய' (Dartmouth College case) தீர்ப்பு, சாசனங்களை ஒப்பந்தங்களாகவே கருதியது. ரெயில்வே நிறுவனங்களை ஏற்படுத்தும் சட்டங்களை அரசாங்கம் மாற்றியமைக்க வேண்டிய உரிமைகளை மேற்குப் பகுதியிலுள்ள இராச்சியங்கள் தம் அரசியலமைப்புகள்மூலம் பெற்றுக் கொண்டன. மேலும், பொதுச் சட்டப்படி (Common Law) பொதுமக்களுக்குப் பணியாற்றும் தொழில்களை அரசினர் கண்காணிக்கலாம். இந்த உரிமைகளைப் பயன்படுத்திக் குடியானவர்களுடைய பிரதிநிதிகள் ரெயில்வே கம்பெனிகளைக் கண்காணிக்க வேண்டிய சட்டங்களை இயற்றினர். ரெயில்வே கம்பெனிகள் நியாயமான, ஒரேமாதிரியான கட்டணங்களையே வசூல் செய்ய வேண்டுமென்ற முதல் சட்டத்தை 1870-ல் இல்லினுய்ஸ் இராச்சியம் இயற்றியது. அந்த மாநிலத்தில் 1870ஆம் ஆண்டு தயாரான புதிய அரசியலமைப்புப்படி, சட்டசபை ரெயில்வேக்களின் ஊழல்களை ஒழிக்கவும், அநீதியான முறையில் பிரயாணிகளிடமும் பொருள் அனுப்புவோரிடமும் கட்டணங்களை வசூல் செய்யும் பழக்கத்தை ஒழிக்கவும் சட்டங்களை இயற்றவேண்டும். 1871ஆம் ஆண்டுச் சட்டங்கள் பிரயாணிகள் செலுத்தும் கட்டணங்களுக்கும், பொருள்களுக்குச் செலுத்தும் கட்டணங்களுக்கும் ஓர் உச்ச வரம்பை ஏற்படுத்தி, விவசாயப் பொருள்களைச் சேர்த்து வைக்கும் கிடங்குகளையும், அவைகளைப் பல இடங்களுக்கு ஏற்றிச் செல்லும் போக்குவரத்துச் சாதனங்களையும்

கண்காணிக்க ஏற்பாடுகள் செய்தன. இதற்கு வேண்டிய ஒரு குழுவையும் ஏற்படுத்தின; கம்பெனிகளை ஏற்படுத்துவதற்கு வேண்டிய சட்டங்களை இயற்ற ஏற்பாடுகளையும் செய்தன.

மின்னசோட்டா மாநிலம் இதைப் பின்பற்றியது. அயோவா, விஸ்கான்ஸின் இராச்சியங்கள் 1874-ல் இதுபோன்ற சட்டங்களை இயற்றின. கிரேஞ்சர் சட்டங்களுள் மிகத்தீவிரமான பாட்டர் சட்டத்தை (Potter law) விஸ்கான்ஸின் இயற்றியது. இதுபோன்ற சட்டங்களை இயற்றவேண்டுமென்று மக்கள் நாடெங்கும் வேண்டிக் கொண்டனர். வட மிஸிஸிப்பி பகுதியில் உள்ள கிரேஞ்சர் இராச்சியங்களுடைய நடவடிக்கைகளைக் கண்டு மற்ற மாநிலங்களும் இந்த முயற்சியில் ஈடுபட்டன. இந்த இராச்சியங்களில் சிலர் செய்த முயற்சி அடுத்த 10 ஆண்டுகளுக்குப் பின்பே வெற்றிபெற்றது. பெரும்பாலும் எல்லா இராச்சியங்களும் சட்டங்கள்மூலம் ரெயில்வே கம்பெனிகளைக் கண்காணித்தன. இராச்சியங்களுடைய புதிய அரசியலமைப்புகளில் இச் சட்டங்களை மாநில அரசாங்கங்கள் இயற்றவேண்டுமென்று தெளிவாகக் குறிப்பிட்டிருந்தனர். இச் சட்டங்கள்மூலம் ரெயில்வே கம்பெனிகளுடைய கட்டணங்களையும் முறைகளையும் அரசினர் ஒழுங்குபடுத்த முடிந்தது.

பொதுவாக கிரேஞ்சர் சட்டங்கள் (1) நேரிடையான சட்டங்கள் அல்லது குழுக்கள்மூலம் கம்பெனிகளின் கட்டணங்களுக்கு உச்சவரம்பை ஏற்படுத்தின. (2) அருகில் உள்ள இடங்களுக்கு, தொலைவில் உள்ள இடங்களுக்குச் செலுத்தும் கட்டணங்களைவிட மிகுதியான தொகையை வசூல் செய்வதைக் கண்டித்தன. (3) போட்டி மறையாமலிருக்க ஏற்பாடு செய்தன. (4) பொது அலுவலர்களுக்கு இலவசப் பிரயாண வசதிகள் கொடுப்பதைத் தடை செய்தன. 'அமெரிக்க இருப்புப்பாதைபற்றிய சட்டங்கள் பெரும்பாலும் கிரேஞ்சர் சட்டங்களாகவே இருந்தன' என்று பேராசிரியர் பக் (Professor Buck) கூறுகிறார். கிரேஞ்சர் சட்டத்தைத் தொடர்ந்து ஏற்பட்ட ஊழல்களை அகற்ற மத்திய அரசாங்கம் பின்னர் சில சட்டங்களை இயற்றியது. இருப்புப்பாதைக் கம்பெனிகள் பற்றிய சட்டத்தை இயற்றியவுடன் அரசினர் சிறந்த வல்லுநர்களைக் கொண்ட ஒரு குழுவை அமைப்பது வழக்கம். இருவகைக் குழுக்கள் உள. அவை முறையே (1) சட்டங்களை அமலில் கொண்டுவரும் வலிமையுள்ள குழு. இத்தகைய குழு

இல்லினுய்ஸில் இருக்கின்றது. (2) மஸாசூஸெட்ஸில் இருப்பதைப் போன்ற ஆலோசனை கூறும் குழு. இவை வலிமையற்ற குழுக்கள்.

ரெயில்வே கம்பெனிகளைக் கண்காணிக்கும் நோக்கத்துடன் இயற்றிய சட்டங்களைக் கம்பெனியின் அதிபர்கள் எதிர்த்தனர். இவர்கள் இரு வழிகளில் சட்டங்களை எதிர்த்தனர். முதலில், பல இராச்சியங்களிடை ஓடும் இருப்புப்பாதைகள் அவைகளுடைய வாணிகத்துக்கு உதவுகின்றன. ஆகையால், இக் கம்பெனிகளை மத்திய அரசாங்கமே கண்காணிக்கலாம். இரண்டாவதாக, கட்டணங்களைக் குறைப்பது 14 ஆம் அரசியலமைப்பின் மாற்றத்தின் முதற் பகுதிக்கு விரோதமானது. அதன்படி 'அமெரிக்காவின் எந்த மாநிலமும் நாட்டின் குடிமகனுடைய உரிமைகளைப் பறிக்கும் வகையில் எந்தச் சட்டத்தையும் இயற்றவோ அல்லது அமலில் கொண்டுவரவோ கூடாது. சட்ட விரோதமான முறையில் குடிமகனுடைய சொத்து, சுதந்திரம் முதலியவைகளை அழிக்கக்கூடாது. மேலும், சட்டத்தைப் பயன்படுத்தித் தன்னைக் காப்பாற்றிக் கொள்ளும் குடிமகனுடைய உரிமையைப் பறிக்கக்கூடாது.'

மன் என்பவருக்கும் இல்லினுய்ஸ் மாநிலத்திற்கும் (Munn *v.* Illinois) ஒரு தகராறு ஏற்பட்டு, அதை (மன் இல்லினுய்ஸ் வழக்கை) நீதிமன்றம் விசாரித்து, 1876-ல் தீர்ப்புக் கூறியது. இல்லினுய்ஸ் இராச்சியத்தின் 1871ஆம் ஆண்டு இயற்றிய சட்டம் தானியக் கிடங்குகளைப் பொதுநலத் துறையைச் சேர்ந்தவை என்று கூறி அவைகள் பெறும் கட்டணங்களுக்கு ஓர் உச்சவரம்பை ஏற்படுத்தியது. ஆனால், வாதிகள் இதை ஆட்சேபித்தனர். (1) கிடங்குகள் பொதுநலத் துறையைச் சேர்ந்தவை அல்ல. ஆகையால், அரசியலார் அவைகளைக் கண்காணித்தல் சரியல்ல. (2) கட்டணங்களுக்கு உச்சவரம்பை ஏற்படுத்தியதால், அரசாங்கம் சட்டத்தை மீறித் தனிப்பட்டவர்களின் சொத்தை அழித்தது. நீதிமன்றம் கிடங்குகளைப் பொதுநலத் துறையில் சேர்த்தாலும், சரியான கட்டணங்களை ஏற்படுத்துவது நீதிமன்றத்தின் பணியாகும். சட்டசபை அப் பணியைச் செய்வது சரியல்ல என்று அவர்கள் வாதாடினர். மன்றத்தின் உயர் நீதிபதி வெய்ட் (Waite) இவைகளை எல்லாம் ஏற்றுக்கொள்ளவில்லை. அவர் அரசியலமைப்பு பழைய ஆங்கிலேயப் பொதுச் சட்டத்தை ஏற்றுக் கொண்டுவிட்டதென்றும், 'ஒருவர் தம் சொந்த சொத்தைப் பொதுத்துறையில் பயன்படுத்தினுல் பொதுநலத் துறையின் சட்டதிட்டங்களுக்கு உட்படத் தயாராக இருத்தல் வேண்டு

மென்றும், மக்கள் நலனுக்காகத் தம் சொந்த நலனைக் கைவிட வேண்டுமென்றும், கட்டணங்களை நிர்ணயிக்கச் சட்டசபைகளுக்கு அதிகாரம் இருக்கின்றதென்றும்' அவர் தெளிவாக எடுத்துரைத்தார். 'இவ்வாறு செய்யும்பொழுது சட்டசபை நியாயமான ஈடு எது என்று தொன்மையான காலத்திலிருந்தே முடிவு செய்தது; இப்படிச் செய்யும் அதிகாரம் அதற்கு உண்டு' என்றும் அவர் கூறினர்.

மன்வழக்கில் நீதிமன்றம் செய்த முடிவான தீர்ப்பையே மீண்டும் பீக் – சிகாகோ (Peik v. Chicago) வழக்கிலும் கொடுத்தது. இருப்புப்பாதைகள் பல இராச்சியங்களைக் கடந்து செல்வதால் மாநில அரசாங்கங்களின் கண்காணிப்புக்கு உட்பட்டவை அல்ல என்ற கூற்றை நீதிமன்றம் ஏற்றுக்கொள்ளவில்லை. 'காங்கிரஸ் சபை சட்டங்களை இயற்றும்வரை மாநிலங்களின் சட்டம் அவைகளைச் சேர்ந்த பகுதிகளில் செல்லுபடியாகும்'. மற்ற இராச்சியங்கள் இந்தச் சட்டத்திற்கு உட்படமாட்டா. 'விஸ்கான்ஸின் இராச்சியம் கட்டணங்களை ஒழுங்குபடுத்தச் சட்டங்களை இயற்றலாம்' என்று மன்றம் எடுத்துரைத்தது. கம்பெனிகள் கட்டணங்களை நீதிமன்றமே நிர்ணயிக்கவேண்டுமென்ற கூற்றை மன்றம் ஏற்றுக்கொள்ளவில்லை. பொதுநலத் துறையில் ஒருவன் தன் சொத்தைப் பயன்படுத்தினுல் அதைக் கட்டுப்படுத்தும் சட்டங்களை சட்டசபை இயற்றலாம். தவறான முறையில் கட்டுப்பாடு செய்திருந்தால், மீண்டும் சரியான கட்டுப்பாட்டைச் செய்யச் சட்டசபையையே கம்பெனிகள் கேட்டுக்கொள்ளவேண்டும். நீதிமன்றமும் மக்களும் இக் கட்டுப்பாட்டுக்கு உடன்பட வேண்டும் என்ற தீர்ப்பை நீதிமன்றம் கொடுத்தது. மன்–பீக் வழக்குகளில் நீதிமன்றம், ரெயில்வே கட்டுப்பாடு அரசியலமைப்புக்கு ஒவ்வாததா அல்லது ஒத்திருந்ததா என்ற வினவுக்கு ஒரு முடிவான தீர்ப்பைக் கொடுத்துவிட்டது. ஆனுல், 10 ஆண்டுகளுக்குப்பின் 1886-ல் உயர் நீதிமன்றம் தனது முடிவை மாற்றிவிட்டது. மன்றம் 1886-ல் வாபாஷ் செயின்ட் லூயிஸ் பசிஃபிக் ரெயில்வே—இல்லினுய்ஸ் (Wabash, St. Louis Pacific Railway v. Illinois) வழக்கில் தீர்ப்புக் கூறியது. கில்மானிலிருந்து நியூயார்க்குக்கு ஒருவரை ரெயிலில் ஏற்றிச்செல்ல பியரியாவிலிருந்து (Peoria) நியூயார்க்குக்குச் செல்லும் ஒருவரிடம் வசூல் செய்யும் கட்டணத்தைவிட மிகுதியான கட்டணத்தைக் கம்பெனி வசூல் செய்தது. இதைச் சட்டவிரோதமான செயலென்று நீதிமன்றத்தில் வழக்கை ஆரம்பித்தனர். கம்பெனி குறைந்த தூரத்திற்கு அதிகக் கட்டணத்

தையும், தொலைவிலுள்ள இடத்திற்குக் குறைவான கட்டணத்தையும் வசூல் செய்வது சரியல்ல என்று சிலர் நீதிமன்றத்தில் வாதாடினர். மாநிலங்கள் தம் எல்லைக்கப்பாலுள்ள வர்த்தகத்தைக் கண்காணிக்கக் கூடாதென்று நீதிமன்றம் முடிவு செய்தது. மூன்றாண்டுகளுக்குப் பின் 'மின்னசோட்டா கட்டண வழக்கை' (Minnesota Rate case) விசாரித்து ரெயில்வே கம்பெனிகளுக்குச் சாதகமான தீர்ப்பை மன்றம் கொடுத்தது.[6] கட்டணங்களை நிர்ணயப்படுத்துவது நீதிமன்றத்தின் பொறுப்பாகும் என்று முடிவு செய்தனர். வாபாஷ்-மின்னசோட்டா வழக்குகளுக்குப் பின் மத்திய அரசாங்கம் சட்டங்கள் இயற்றவேண்டியதாயிற்று.

மத்திய அரசாங்கக் கண்காணிப்பின் வளர்ச்சி

கிரேஞ்சர் இயக்கம் தாக்கியபின் பலர் மத்திய, இராச்சிய அரசாங்கங்களுடைய சட்டங்கள்மூலம் ரெயில்வே தொழிலைக் கட்டுப்பாடு செய்ய வேண்டுமென்று கருதினர். 1872-ல் ஜனாதிபதி கிராண்ட் (Grant) சிபாரிசின்பேரில் மின்னசோட்டாவைச் சேர்ந்த வில்லியம் விண்டம் (William Windom) என்பவர் தலைமையில் ஒரு குழுவை அமைத்தனர்.[7] 1874-ல் இக் குழுவினர் தம் அறிக்கையை அரசாங்கத்தினரிடம் கொடுத்தனர். இதன்படி அரசியலார் இருப்புப்பாதைகளை அமைத்து மற்றக் கம்பெனிகளுடன் போட்டி போட்டுக் கட்டணங்களைக் குறைக்க வேண்டும். 1878-ல் கீழ்ச்சபை 'ரீகன் மசோதாவை' (The Regan bill) ஏற்றுக்கொண்டது. ஆனால், செனெட் சபை இதை நிராகரித்துவிட்டது. 1885-ல் ஷெல்பி எம். குல்லம் (Shelby M. Cullom) என்ற சிறந்த தொண்டர் தலைமையில் ஒரு குழுவை நியமனம் செய்தனர். இக் குழு ரெயில்வே கம்பெனிகளின் நிலைமையை மாற்றுவதற்கான வழிகளைப் பரிசீலனை செய்தது. பல்வேறு கட்டணங்களைப் பலரிடம் வசூல் செய்வது, பல இடங்களில் பல்வேறு பொருள்களுக்குப் பல கட்டணங்களை வசூல் செய்வதுபோன்ற நீதியற்ற முறைகளை எப்படி நீக்கலாம் என்பதை இக் குழுவினர் பரிசீலனை செய்தனர்.

[6] Chicago, Milwaukee and St. Paul Railroad Company *v.* Minnesota. இந்தத் தீர்ப்பின் முன்னோடியாக, 'ஸ்டோன்—ஃபார்மர்ஸ் லோன் அண்டு டிரஸ்ட் கம்பெனி'யின் (Stone *v.* Farmers' Loan and Trust Co.) வழக்கில் தீர்ப்பு 1886-ல் கொடுக்கப்பட்டது.

[7] The Windom Report, Senate Report No. 307, 43rd Cong., 1st Sess., Vol. II.

அரசினரே இத் தொழிலை நடத்துவதற்கும், தனிப் பட்டோர்வசம் இதை விடுவதற்கும் இடையில் உள்ள நடுநிலைக் கொள்கையாக 1887-ல் மத்திய அரசாங்கம் ரெயில்வே கம்பெனிகளைக் கண்காணிக்க ஆரம்பித்தது. கிளீவ்லாந்து (Cleveland) பதவியில் இருந்தபொழுது இராச்சியங்களின் வாணிகக் குழுச் சட்டத்தை (Interstate Commerce Act) இயற்றியபோதிலும் இதை இரு கட்சியினரும் ஆதரித்தனர். இதன்படி (1) தனி நபர்களுக்கிடையே கட்டணங்களை வசூலிப்பதில் பேதங்கள் காட்டக்கூடாது. (2) பல இடங்களையும் பொருள்களையும் வேறுபடுத்தி அவைகளுக்கு விதிக்கும் கட்டணங்களையும் வேறுபடுத்தக்கூடாது. (3) தொலைவிலுள்ள இடங்களுக்கு மக்கள் பண்டங்களை அனுப்பு வதற்காகச் செலுத்தும் தொகையைவிடக் குறைந்த கட்டணங்களை அருகில் உள்ள இடங்களுக்கு விதிக்கவேண்டும். (4) கட்டணங்களை விதிப்பதில் சிலருக்குச் சிறப்பான சலுகை களையும் தள்ளுபடிகளையும் கொடுப்பதை இச் சட்டம் தடை செய்தது. (5) 'பூல்' (Pool) ஒப்பந்தங்களையும் கம்பெனிகள் செய்துகொள்ளக்கூடாது. (6) கட்டணங்கள் பற்றிய விவரங்கள் அனைத்தையும் அச்சிட்டு மக்களுக்குத் தெளிவாகப் புரியும்படி விளம்பரப்படுத்தவேண்டும். பத்து நாட்களுக்கு முன்பே எதற்கும் முன்பணத்தைப் பெற்றுக்கொள்ளலாம். இச் சட்டத்தை அமலில் கொண்டுவர ஐந்து பேர்கள் கொண்ட வாணிகக் குழுவை நியமித்தனர். இக் குழுவினர் போக்குவரத்துபற்றிய விவரங்களைச் சேகரித்துப் புகார்களை விசாரித்துத் தீர்ப்புகளைக் கூறவேண்டும். சட்டங்களை மீறும் ரெயில்வே கம்பெனிகளை எதிர்த்து நீதிமன்றத்தில் நடவடிக்கைகளை எடுக்கவேண்டியது இக் குழுவின் பணியாகும். இக் குழு தனது ஆண்டறிக்கையைக் காங்கிரஸ் சபைக்கு அனுப்பவேண்டும்.

இச் சட்டம் மிகக் கேடான விளைவுகளைக் கொடுக்கும் என்று ரெயில்வே அதிபர்கள் இதை எதிர்த்தனர். இச் சட்டத்தை அவர்கள் மீறியே நடந்தார்கள். நீதி மன்றத்தின் தீர்ப்புகள் அவர்களுக்கு உதவி செய்தன. 1896-ல் குழு ரெயில்வே நிறுவனங்கள்பற்றிய ஊழல்களை விசாரிக்க அதிகாரம் பெற்றது.[8] 1897-ல் நீதிமன்றம் 'உயர்ந்தபட்சக் கட்டண வழக்கை' (Maximum Freight Rate case) விசாரித்து, 'சட்டம் நேர்மையான கட்டணத்தை ஏற்படுத்தும் அதிகாரத்தைக் குழுவினருக்குக் கொடுக்கவில்லை' என்று

[8] Brown *v.* Walker, 161, U.S. 591.

தீர்ப்புக் கூறியது. கம்பெனிகளுடைய கட்டணங்கள் நேர்மையானவையா அல்லது நேர்மையற்றவையா என்று குழுவினர் முடிவு செய்யலாம். ஆனால், சரியான கட்டணத்தை ஏற்படுத்தும் அதிகாரம் அவர்களுக்குக் கிடையாது.[9] இராச்சியங்களின் வாணிகக் குழுச் சட்டத்தின் 4ஆம் பகுதி அருகில் உள்ள இடங்களுக்குச் செலுத்தும் கட்டணங்கள் தொலைவிலுள்ள இடங்களுக்குச் செலுத்தும் தொகையைவிடக் குறைந்ததாக இருத்தல் வேண்டுமென்று கூறியது. அலபாமா-மிட்லாந்து வழக்கை (Alabama–Midland case) விசாரணை செய்தபின் நீதிமன்றம் சட்டத்தின் பகுதிகளுக்குச் சொல்லுக்குச் சொல் பொருள் கூறியதால், சட்டத்தின் 4ஆம் பகுதி கொடுத்த அதிகாரத்தைக் குழுவினர் இழந்தனர்.

குழுவின் முடிவுகளைக் கம்பெனிகள் ஏற்றுக்கொள்ள வேண்டுமென்று அவர்களைக் கட்டாயப்படுத்தும் அதிகாரம் குழுவுக்கில்லை. ஏற்றுக்கொள்ளாவிடில், அவர்கள்மீது நீதிமன்றத்தில் நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டியதாயிற்று. கம்பெனிகளுடைய போக்கும் நீதிமன்றத்தின் போக்கும் 1887ஆம் ஆண்டுச் சட்டத்தின் பயனைச் சோதிக்க முடியாமல் செய்துவிட்டன. 1887-லிருந்து 1905 வரை நீதிமன்றத்திற்கு வந்த 16 வழக்குகளில் ஒன்றுதான் குழுவினருக்கு வெற்றியளித்தது. இவ் வழக்குகள் ஒவ்வொன்றும் சராசரி நான்கு ஆண்டுகள் விசாரணையில் இருந்தன. சில ஒன்பது ஆண்டுகள் விசாரணை நிலையில் இருந்தன. குழு, நீதிமன்றத்துக்குக் கீழ்ப்படிந்து அதன் முடிவுகளைச் செயலாற்ற வேண்டிய நிலையிலிருந்தது.

கட்டணங்களை விளம்பரம் செய்வது சிறந்த பயனளித்தது. மத்திய அரசாங்கத்தின் சட்டம் பயனற்றுப் போய்விட்ட போதிலும், இச் சட்டம் ஒரு மறைமுகமான பயனைக் கொடுத்தது. அண்மைக் காலம்வரை இந்த முறையையே பின்பற்றினர். இராய்ச்சியங்களுடைய வர்த்தகத்தையும் போக்குவரத்தையும் மத்திய அரசாங்கம் கண்காணிக்க வேண்டுமென்று மக்கள் விரும்பினர். இதை நீதிமன்றம் தடைசெய்தது என்பதை அதுவே உணர்ந்தது.

"மற்றத் தீர்ப்புகளையும் இப்பொழுது கூறிய தீர்ப்பையும் சேர்த்து நோக்கினால், இராச்சிய வாணிகக் குழு ஒரு பயனற்ற குழு என்று எனக்குத் தோன்றுகிறது. காங்கிரஸ் சபை

[9] Interstate Commerce Commission *v.* Cincinnati, New Orleans, and Texas Pacific Railway Company, 167, U.S. 479.

இயற்றிய பல சட்டங்களை இக் குழுவினர் செயற்படுத்தி அவர்களுடைய நோக்கங்களை நிறைவேற்ற முடியாது. கம்பெனிகளுடைய ஊழல்களை ஒழித்துப் பொதுமக்கள் அவைகளால் பாதிக்கப்படாமல் இருக்கும்படி செய்வதற்கே இக் குழுவை நியமனம் செய்தனர். இப் பணியைச் செய்வதற்குச் சில அதிகாரங்களை இக் குழு பெற்றது. ஆனால், நீதிமன்றத்தின் தீர்ப்புகள் குழுவின் அதிகாரங்களைப் பறித்து விட்டன'. என்று ஹார்லான் (Harlan) நீதிபதி கூறினார். இவர், குழுவிற்கு எதிராகத் தீர்ப்புக் கொடுத்த மற்ற நீதிபதிகளுடைய கருத்தை ஏற்றுக்கொள்ளவில்லை.

1887ஆம் ஆண்டுச் சட்டம் எதையும் சாதித்துவிடவில்லை, ஊழல்களை அகற்றவில்லை என்பது எல்லோரும் அறிந்த உண்மையே. சட்டத்தை எல்லா வழிகளிலும் கம்பெனிகள் மீறி நடந்தன. 'தனிப்பட்ட நபர்களுக்குக் கம்பெனிகள் இப்பொழுதுகூட முன்பு செய்ததைப்போல் ஒரேவிதமான சலுகைகள் கொடுக்காமல் இருக்கின்றன. இச் சலுகைகள் காட்டுவதில் பற்பல வேறுபாடுகள் உள' என்று தொழிற் குழுவினர் (Industrial Commission) 1900-ல் கூறினர்.[10] ஆனால், அரசியலில் ரூஸ்வெல்ட், லா ஃபோலெட் (La Follette) போன்றவர்களின் முற்போக்குக் கருத்துகள், மத்திய அரசாங்கத்தின் கண்காணிப்புக்கு ஒரு வலிமை கொடுத்தது.

1903ஆம் ஆண்டு இயற்றிய எல்க்கின் சட்டப்படி (Elkin's Act) விளம்பரப்படுத்திய கட்டணங்களுக்கு மாறான வேறு கட்டணங்களை வசூல் செய்தால், கம்பெனியும் கட்டணங்களைச் செலுத்தியவரும் குற்றவாளிகளாவர். அதே ஆண்டு இயற்றப்பட்ட மற்றொரு சட்டம் (The Expediting Act), சர்குட் நீதிமன்றங்கள் (Circuit Courts) 1887ஆம் ஆண்டு அமலில் வந்த இராச்சியங்களின் வாணிகச் சட்டத்தையும், 1890ஆம் ஆண்டு இயற்றப்பட்ட ஷெர்மன் டிரஸ்ட் எதிர்ப்புச் சட்டத்தையும் (Sherman Anti-Trust Act) தொடர்ந்து எழும் வழக்குகளை எடுத்துக்கொண்டு விசாரித்துத் தீர்ப்புக் கூறியபின்பே மற்ற வழக்குக்களை விசாரிக்கலாம் என்று முடிவு செய்தது. ஏனெனில், 'இவ்வழக்குகள் பொதுமக்கள் நலனை'ப் பாதிக்கின்றன. 1887ஆம் ஆண்டுச் சட்டத்தை 1906ஆம் ஆண்டு இயற்றிய ஹெப்பர்ன் சட்டம் மாற்றியது. பழைய சட்டம் விரிவடைந்தது. எக்ஸ்பிரஸ் வண்டிகளையும், உறங்கு

[10] Report of the Industrial Commission on Transportation, IV, 5. See F. Flugel and H.U. Faulkner, op. cit., p. 618.

வதற்கு வசதி கொடுக்கும் வண்டிகளை ஓட்டும் கம்பெனிகளையும், குழாய்த் தொடர்கள் (pipelines), மின்சார விசையாணிகள் (switches), பாதைகள், பிரயாணம் முற்றுப்பெறும் இடங்களில் வசதிகள் முதலிய பலவற்றையும் இச் சட்டம் கண்காணிக்க அதிகாரம் பெற்றது. குழுவின் அங்கத்தினர்களின் எண்ணிக்கையை 5-லிருந்து 7ஆக உயர்த்தினார்கள். இதில் 4 பேர்களுக்கு மேற்பட்டவர்கள் ஒரே கட்சியைச் சேர்ந்தவர்களாக இருக்கக்கூடாது. நேர்மையான கட்டணங்களை அமலில் கொண்டுவருவதற்குக் குழு அதிகாரம் பெற்றது.

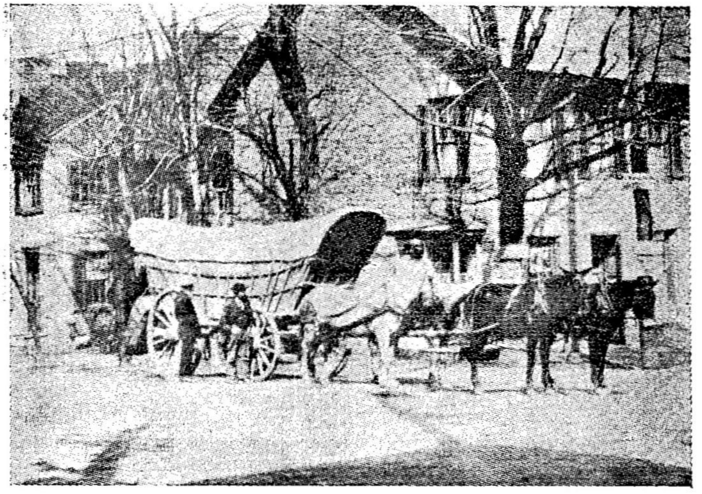
மேற்கூறியவை சாதாரண மாறுதல்களாகத் தோன்றின. ஆனால், அவை புரட்சிகரமாக இருந்தன. கம்பெனிகளைச் சிறந்த முறையில் கணக்குகளை எழுதும்படி இக் குழு கட்டாயப் படுத்தியது. சலுகைகள் காட்டுவதில் உள்ள பேதங்களை நீக்கும் நோக்கத்துடன், கம்பெனிகள் பயன்படுத்தும் பொருள்களைத் தவிர மற்றப் பொருள்களைத் தம் சொந்தச் சார்பில் ரெயில் வண்டிகளில் அனுப்பக்கூடாதென்று உத்தர விட்டனர். இலவசப் பிரயாணத்தைத் தடை செய்தனர். கட்டணங்களை மாற்றுவதற்கு 30 நாட்களுக்கு முன் அது பற்றிய விவரங்களை விளம்பரம் செய்யவேண்டும். கம்பெனிகள் தமக்கு வேண்டிய பொருள்களை ரெயில் வண்டிகளில் அனுப்புவதைத் தடைசெய்த சட்டம் ரத்து செய்யப்பட்டது. ஆனால், நீதிமன்றம் குழுவினருடைய ஆணைகள் சரியானவையா அல்லது தவறானவையா என்று சொல்வதைத் தவிர, அதன் மற்ற வேலைகளுக்கிடையூறாக ஒன்றும் செய்யவில்லை. 1887ஆம் ஆண்டுச் சட்டத்தின் குறைகளை ஹெப்பர்ன் சட்டம் (Hepburn Act) நீக்கியது. 1906-லிருந்து தக்க அதிகாரத்துடனும் பொறுப்புடனும் குழு நடந்துகொண்டிருக்கின்றது.

1910-ல் மான்-எல்க்கின்ஸ் சட்டத்தை (Mann-Elkins Act) இயற்றினர். அண்மையில் உள்ள இடத்திற்கும் தொலைவில் உள்ள இடத்திற்கும் வசூல் செய்யும் கட்டணங்களைப்பற்றிய பழைய சட்டத்தின் உட்பிரிவை இச் சட்டம் தெளிவு படுத்தியது. புதிய கட்டணங்களைப்பற்றிய விசாரணை செய்யும்பொழுது, 6 மாத காலத்திற்கு அவைகள் அமலில் இருக்கக்கூடாதென்று ஆணையிடும் அதிகாரத்தைக் குழுவுக்கு இச் சட்டம் கொடுத்தது. குழுவினர் அதிகாரங்களைப் பயன் படுத்திச் சட்டங்களை அமலில் கொண்டுவரும்பொழுது எழும் வழக்குகளை விசாரணை செய்வதற்காக இச் சட்டப்படி தனி நீதிமன்றங்களை ஏற்படுத்தினர். பல நாட்களாகத்

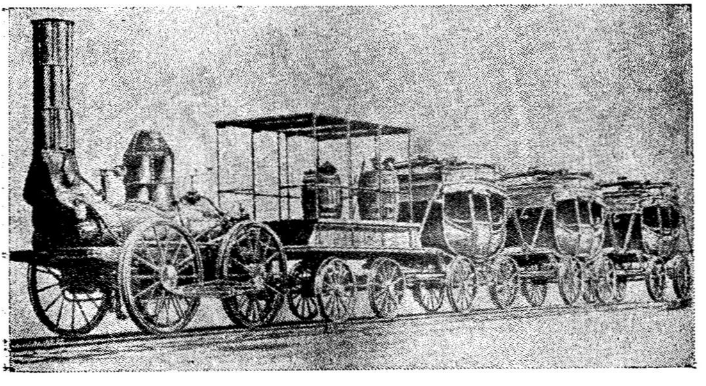
தேவைப்பட்ட ஒரு மாறுதலாக இதைப் பலர் கருதினர். ஏனெனில், ரெயில்வே தொழில்பற்றிய வழக்குகளை அத் துறையில் அனுபவம் வாய்ந்த நீதிபதிகளே விசாரணை செய்ய வேண்டும்.[11] 1913-ல் இராச்சியங்களின் வாணிகச் சட்டத்தை மாற்றியமைத்தனர். இதன்படி பொதுவான எல்லாக் கம்பெனிகளுடைய சொத்துகள் பற்றிய விவரங்களையும் குழுவினர் அரசாங்கத்துக்குக் கொடுக்க வேண்டும். இந்த விவரங்களைக் கொண்டே நேர்மையான கட்டணங்களை நிர்ணயிக்க வேண்டும். எர்ட்மான் சட்டத்துக்கு (Erdman Act) மாறுதலாக 1913-ல் நியூலாந்து சட்டத்தை (Newlands Act) இயற்றினர். இதன்படி ரெயில்வே பற்றிய சச்சரவுகளை நீதிமன்றத்திற்குக் கொண்டுவராமல் இருசாராரும் சமாதான முறையில் தீர்த்துக்கொள்ள முடியும். 1916-ல் ஆடம்ஸன் எட்டு மணி நேர வேலைச் சட்டத்தை (Adamson Eight-Hour Act) இயற்றினர். இதன்படி இராச்சியங்களிடையே ஓடும் இருப்புப்பாதைக் கம்பெனி களில் வேலை செய்பவர் நாளொன்றுக்கு 8 மணி நேரம் வேலை செய்தால் போதும். முற்போக்கான காலத்தில் அயோவா, காலிஃபோர்னியா, விஸ்கான்ஸின் முதலிய மாநிலங்கள் சட்டங்கள்மூலம் ரெயில்வே கம்பெனிகளுடைய அரசியல் செல்வாக்கை அழிக்க முயற்சி செய்தன.

முதல் உலகப் போர் ஆரம்பித்தவுடன் அரசியலாரின் கட்டுப்பாடுகள் வலிமை பெற்றன. கம்பெனிகளும் முன்னை விட நிலையான முறையில் இயங்கின. ஆனால், திறமையற்ற நிருவாகமும், கம்பெனிகள் வேண்டாத செலவுகளைச் செய்ததும் பலர் மனத்தில் ஒரு கலக்கத்தையும், எதிர் காலத்தைப்பற்றிய ஓர் ஐயப்பாட்டையும் எழுப்பிவிட்டன. மேலும், தொழிலாளர்கள் முன்புபோல் அமைதியாக இல்லை. கட்டணங்களை உயர்த்த வேண்டுமென்று கம்பெனிகள் கேட்டுக்கொண்டன. ஆனால், மிகுந்த காலதாமதத்திற்குப் பின்பே கட்டண உயர்வுக்கு அனுமதி கொடுத்தனர். ஆகையால், கம்பெனிகள் சில இடையூறுகளுக்கு இலக்காயின. இவைகளெல்லாம் மேலும் அரசினர் கட்டுப்பாடுகளை வளர்க்க உதவி செய்தன.

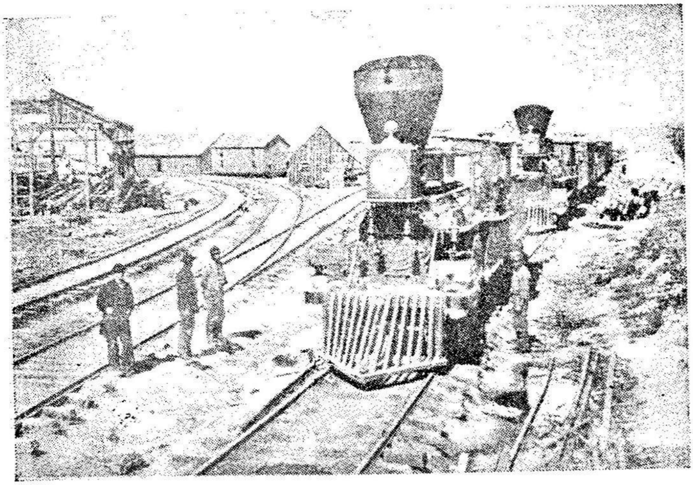
[11] காங்கிரஸ் சபையிலுள்ள முற்போக்குவாதிகள் இந்த நீதி மன்றங்களை, முற்போக்கைத் தடைசெய்யும் பழைய கருத்துகள் கொண்ட மன்றங்கள் என்று கண்டனம் செய்தனர். 1912-ல் இம் மன்றங்களுக்கு வேண்டிய நிதியைக் கொடுக்காமல் இவைகளை நீக்கிவிட்டனர்.



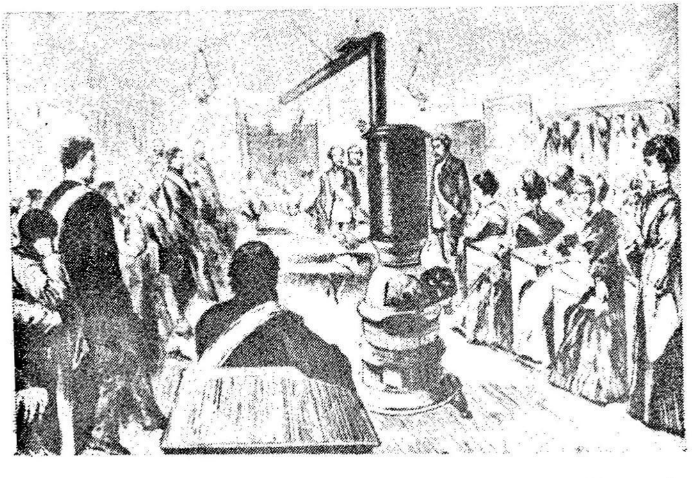
மலைப் பகுதியில் பொருள்களை ஏற்றிச் செல்வதற்காகப் பயன்படுத்திய ‘கானஸ்டோகா வண்டி’. (புகைப்படம்—பிரௌன் சகோதரர்கள்)



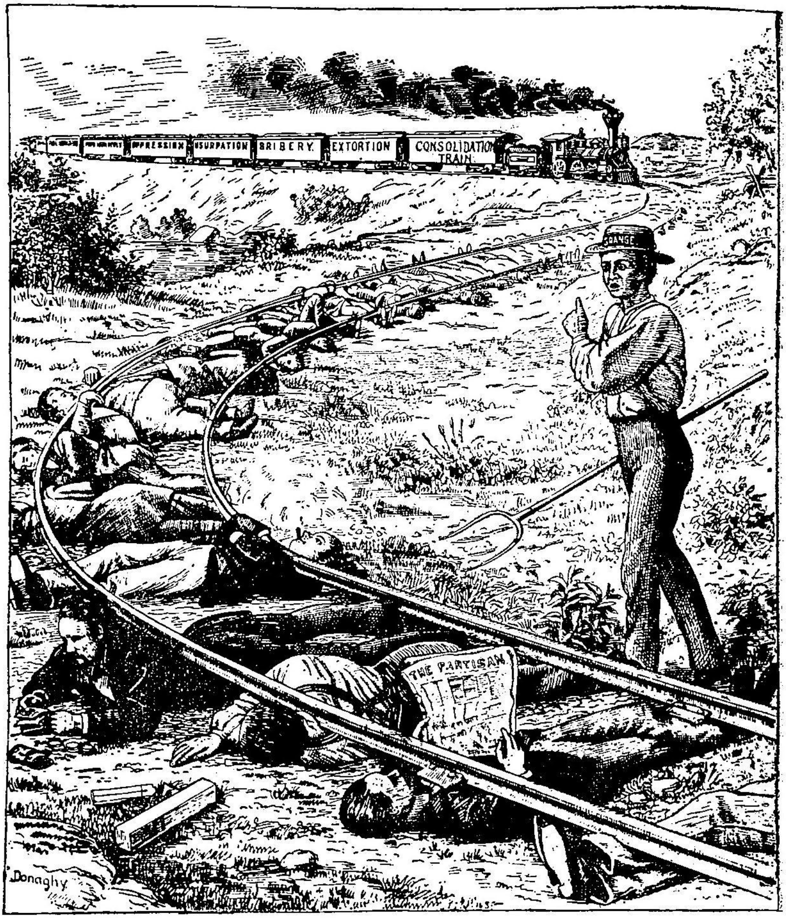
‘டிவிட் கிளிண்டன்’—நியூயார்க்கில் பயன்படுத்தப்பட்ட முதல் ரயில் வண்டி. (புகைப்படம்—பிரௌன் சகோதரர்கள்)



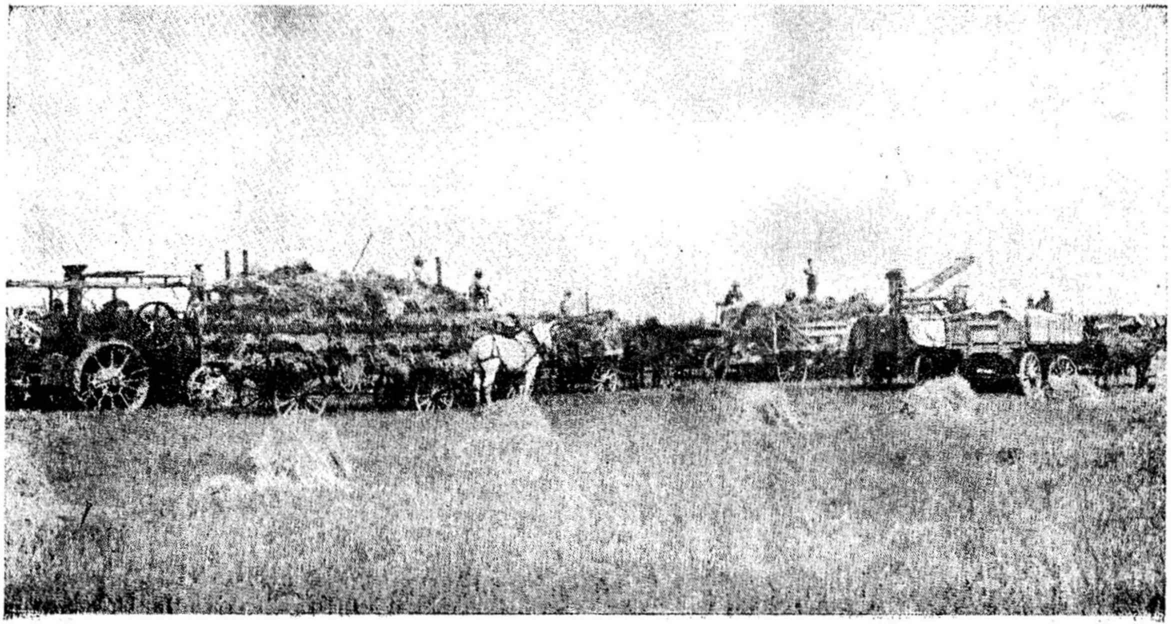
உள்நாட்டுப் போர்க்காலத்திய எஞ்சின்கள். ரயில்வே தளங்கள், சிடிபாயிண்ட், விர்ஜினியா, அக்டோபர் *21, 1864.* (கல்வர் சர்விஸ்)



விவசாயப் போராட்டக் காலத்தில் (*1870—1880*) கிரேஞ்சர் இயக்கத்தாரின் கூட்டம் (தி. பெட்மான் ஆர்சிவ்)



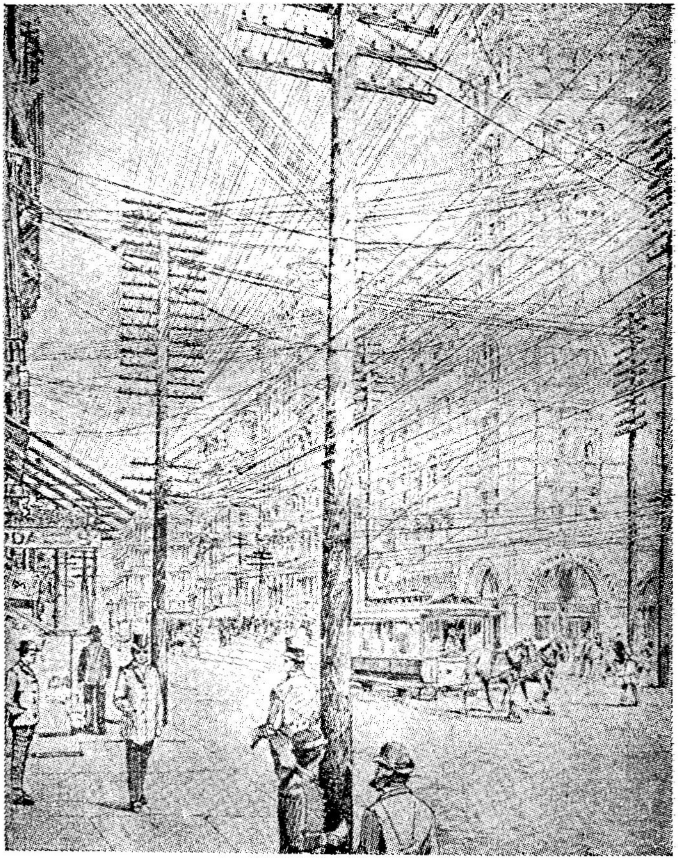
ரயில்வே எதிர்ப்புக் கேலிச் சித்திரம் (*1870—80*). (கல்வர் சர்விஸ்)



(கோதுமை) கதிரடித்தல், செய்னேப் பகுதி நெப்ராஸ்கா—1900



வடமேற்குப் பகுதியில் கோதுமை அறுவடை, 30 குதிரைகள் ஓர் அறுவடை எந்திரத்தை இழுக்கின்றன. (கல்வர் சர்விஸ்)



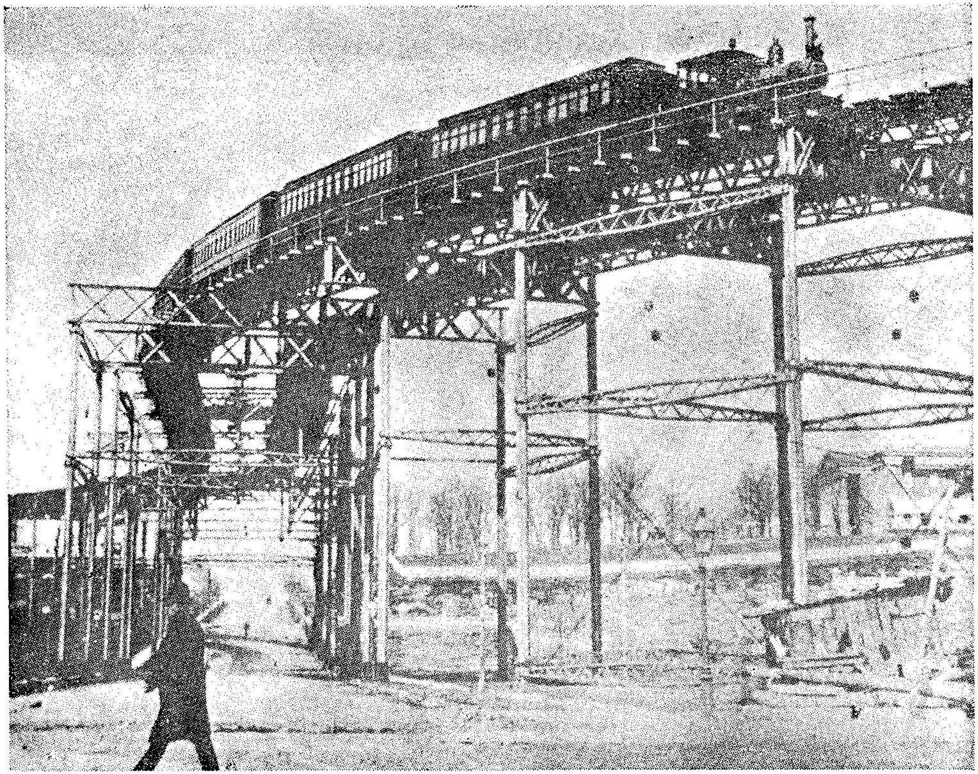
லோயர் பிராட்வே என்ற இடத்தில் தொடர்பு வசதிகள் (1889)



சாமுவேல் எஃப். பி. மோர்ஸ்,
தந்தியைக் கண்டுபிடித்தவர்.



அலக்ஸாண்டர் கிரேஹாம் பெல்,
தொலைபேசியைக் கண்டுபிடித்தவர்.



நியூயார்க் நகரத்தில் கொலம்பஸ் அவன்யூ என்ற இடத்தில் மேலே தூக்கிவைத்துக் கட்டப்பெற்ற இருப்புப்பாதை. 1898ஆம் ஆண்டு நீராவி முதன்முதலில் பயன்படுத்தப்பட்டபொழுது அமைக்கப்பட்ட இருப்புப்பாதை. (தி பெட்மான் ஆர்சிவ்)



அமெரிக்காவின் புதிய தொழிலாளர்கள்; புதியதாக நாட்டில் குடியேறியவர்கள்; எல்லிஸ் தீவில் 20ஆம் நூற்றாண்டின் தொடக்க காலத்தில் வந்தவர்கள். (கல்வர் சர்விஸ்)



பருத்தி ஆலையில் பெரும்பாலும் பெண்களும் குழந்தைகளுமே பணிபுரிந்தனர். சுமார் 1900ஆம் ஆண்டு எடுக்கப்பெற்ற படம். (கல்வர் சர்விஸ்)

இருப்புப்பாதை நிறுவனங்களை ஒருமுகப்படுத்துதல்

மற்றத் துறைகளைப்போலவே ரெயில்வே கம்பெனிகளின் முதலாளிகள் தம் நிறுவனங்களை ஒன்றுபடுத்தித் திடமாக்க முன்வந்தனர். இப்படிச் செய்ததால், அவர்கள் திறமையையும் சேமிப்பையும் போற்றி வளர்த்து, போட்டியைக் குறைத்து, இலாபத்தை மிகைப்படுத்தினர். ஒன்றுபடுத்துவதில் இரு வழிகளைப் பின்பற்றினர். (1) தொடர்ந்த, நீண்ட இருப்புப் பாதைகளை அமைத்தனர். (2) ஒரே பகுதியில் உள்ள இருப்புப்பாதைகளை ஒன்றுபடுத்தினர். முதல் முறையை உள்நாட்டுப் போருக்குமுன் ஆரம்பித்தனர். 11 இருப்புப் பாதைகளை வேண்டர்பில்ட் (Vanderbilt) இணைத்தார். இணைப்புக்கு முன், இவை திறமையற்ற முறையில் அல்பானிக்கும் (Albany) பஃப்ஃபல்லோவுக்கும் (Buffalo) இடையே உள்ள தொழிலை நடத்திவந்தன. 1855 முதல் 1858-க்குள் நிறுவனங்களை மேலும் இணைத்துப் புதிய நிறுவனத்தை நியூயார்க் சென்ட்ரல் (New York Central) என்று அழைத்தனர்.

மேலே குறிப்பிட்டபடி 1860-க்குப்பின், ரெயில்வே கம்பெனிகளிடையே கடுமையான போட்டி நிலவியது. நேர் வழியில் செல்லும் இருப்புப்பாதைக் கம்பெனிகள் உருவாகி விட்டன. அவைகளிடையே மிகுதியான போட்டி நிலவியது. இந்தப் போட்டி, நிறுவனங்களை அழித்துவிடும் என்று அஞ்சி, ரெயில்வே அதிபர்கள் 'பூல்' ஒப்பந்தங்களைச் செய்து, ஒவ்வொரு பகுதியிலும் உள்ள மொத்தத் தொழிலைத் தமக்குள் பிரித்து, கட்டணங்களையும் ஒரே மாதிரியாக்கிக்கொள்ள முயற்சி செய்தனர். ஆனால், இந்த ஒப்பந்தங்கள் பயனற்றுப் போய்விட்டன. இவைகளைக் கம்பெனிகள் மீறிவிட்டன. மேலும், இராச்சியங்களின் வாணிகச் சட்டத்தை இயற்றிய பின், இவை சட்ட விரோதமாயின. மேற்கூறிய சட்டத்தின்படி 'கட்டணங்கள்பற்றிய ஒப்பந்தங்கள் சட்ட விரோதமானவை'. டிரான்ஸ்-மிசௌரி கட்டணச் சங்க (Trans-Missouri Freight Association) வழக்கை விசாரணை செய்தபின், மேற்கூறிய சட்டத்தை உயர் நீதிமன்றம் 1897-ல் சரியானது என்று கூறியது. 'பூல்' ஒப்பந்தங்கள் ஷெர்மன் டிரஸ்ட் எதிர்ப்புச் சட்டத்துடன் (Sherman Anti-Trust Act of 1890) ஒவ்வாதவை என்ற காரணத்தால், அவைகளை எதிர்த்து நீதிமன்றத்தில் அரசினர் வழக்கைத் தொடர்ந்தனர்.

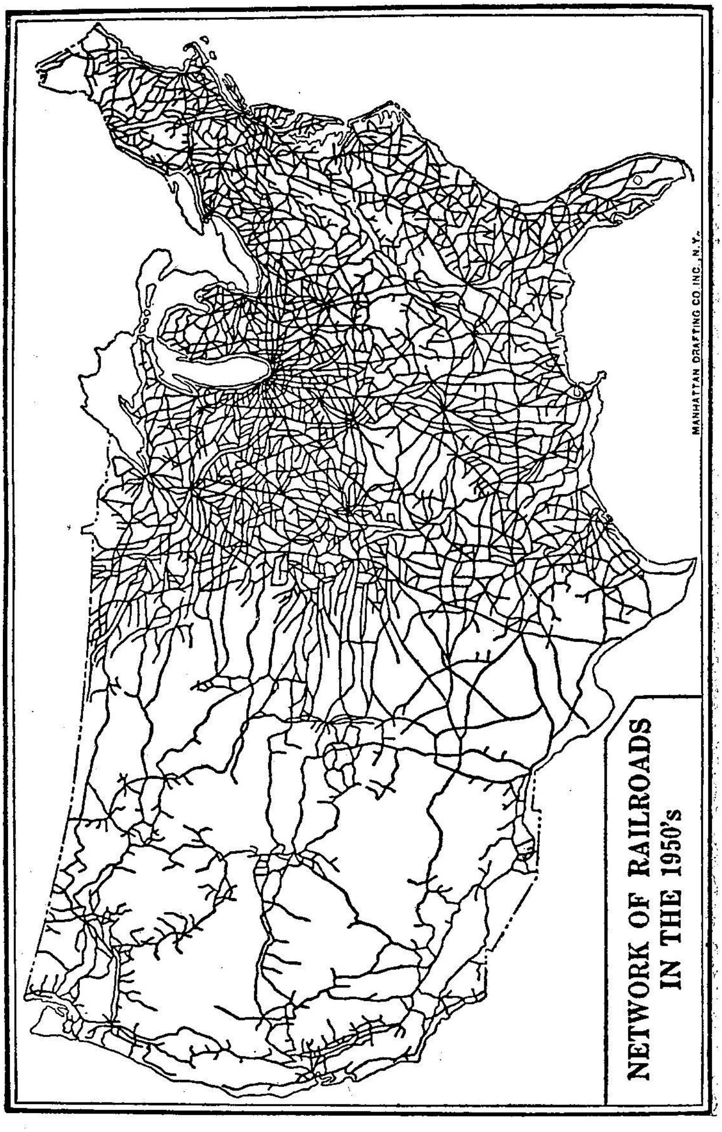
'பூல்' ஒப்பந்தங்கள் சட்ட விரோதமானபின் கடுமையான போட்டியின் விளைவுகளிலிருந்து தப்ப, கம்பெனிகள் இணைப்பு அல்லது ஒன்றுபடுத்தும் முறையைப் பின்பற்றின; 1880-லிருந்து 1904வரை இந்த வேலையை விரைவாகச் செய்தன. பெரிய நிறுவனங்களுடைய சொந்தக்காரர்கள், சிறிய கம்பெனிகளுடைய பங்குகளை வாங்கியோ அல்லது அவைகளைக் குத்தகைக்கு எடுத்தோ தம் தொழிலைப் பெருக்கி, சிறிய நிறுவனங்களைத் துணைக்கம்பெனிகளாக்கிக் கொண்டனர். 1904-க்குப் பின் உயர் நீதிமன்றம் வட செக்கியூரிட்டி வழக்கில் (Northern Securities case) கொடுத்த தீர்ப்பு இணைப்பு வேலையைத் தடைப்படுத்தியது. ஹாரிமன் நிறுவனம் (Harriman Interest), யூனியன் பசிஃபிக், தென் பசிஃபிக் (Southern Pacific) நிறுவனங்களைத் தன்னுடன் இணைத்துக்கொண்டுவிட்டது. மார்கன்-ஹில் நிறுவனத்தை (Morgan-Hill Interest), கிரேட் நார்த்தர்ன் (The Great Northern) தன்னுடன் இணைத்துக்கொண்டுவிட்டது. இவ்விரு பெரிய நிறுவனங்களும் 1901-ல் வடபசிஃபிக் நிறுவனத்தைத் தம்முடன் இணைத்துக்கொள்ளக் கடுமையாகப் போட்டி போட்டன. வட பசிஃபிக் கம்பெனி, பர்லிங்டன் நிறுவனத்துடன் இணைந்திருந்தது. இதன் விளைவாக, வடபசிஃபிக் கம்பெனியின் பத்திரங்களுடைய விலை உயர்ந்தது. இதன்பின் இப் போட்டி ஒரு சிக்கலான நிலையை அடைந்தது. இரு நிறுவனங்களும் ஓர் ஒப்பந்தம் செய்துகொண்டு, வட பாதுகாப்புக் கம்பெனி (Northern Securities Company) என்ற ஓர் ஓல்டிங் கம்பெனியை (Holding Company) ஆரம்பித்தன. இக் கம்பெனி பர்லிங்டன் நிறுவனத்தைத் (Burlington System) தன் ஆதிக்கத்தின்கீழ்க் கொண்டிருந்தது. இதன் விளைவாக, வடமேற்குப் பகுதியில் போட்டி அறவே நீங்கியது. மூன்று மாதத்திற்குள் டிரஸ்ட் எதிர்ப்புக் கிளர்ச்சி எழுந்தது. மத்திய அரசு, ஷெர்மன் சட்டப்படி இந்த இணைப்பை எதிர்த்தது. உயர் நீதிமன்றம் 1904-ல் இவ்விணைப்பைக் கலைக்கவேண்டுமென்று ஆணையிட்டது. 'காங்கிரஸ் இயற்றிய சட்டம் இதைச் சரிவர விளக்கவில்லை என்றால், இந்த விளக்கத்தைவிடத் தெளிவாகச் சொல்ல வார்த்தைகளே இல்லை' என்று உயர் நீதிமன்றம் தீர்ப்புக் கூறியது.[12]

1906-ல் இணைப்பு வேலை உச்ச நிலையை அடைந்தது. நாட்டில் உள்ள பல இருப்புப்பாதைகளைப் புதிய நிறுவனங்கள் வாங்குவதும், பழைய நிறுவனங்கள் விற்பனை

[12] Northern Securities Co. et al. v. U.S. 360.

செய்வதும், பல பகுதிகளை இப் புதிய நிறுவனங்கள் பிரித்துக் கொள்வதும் முடிவடைந்தன. அந்த ஆண்டு, நாட்டில் இருந்த 228,000 மைல்கள் இருப்புப்பாதையில் சுமார் மூன்றில் இரண்டு பங்கு 7 நிறுவனங்கள் வசம் இருந்தது. வேண்டர் பில்ட் (Vanderbilt) கம்பெனியின் வசம் சுமார் 22,500 மைல்கள் இருப்புப்பாதை இருந்தன. நியூயார்க்கிலிருந்து சிகாகோவரை வடபகுதியில் உள்ள பாதைகள் எல்லாம் இக் கம்பெனியின் ஆதிக்கத்தில் இருந்தன; பென்சில்வேனியா நிறுவனம், 20,000 மைல்களைத் தன் ஆதிக்கத்தில் கொண்டிருந்தது. பென்சில்வேனியாவிலிருந்து மேரிலாந்துக்குச் செல்லும் இருப்புப்பாதையும், இதற்கப்பால் உள்ள பாதைகளும் இக் கம்பெனியின் பகுதியில் இருந்தன. தென்கிழக்குப் பகுதியை மார்கன் கம்பெனியும் அதனுடன் இணைந்த நிறுவனங்களும் தம் ஆதிக்கத்தில் கொண்டிருந்தன. இப் பகுதியில் சுமார் 18,000 மைல் நீளமுள்ள பாதைகள் இருந்தன.

மிஸிஸிபி பள்ளத்தாக்கில் கூல்டு கம்பெனி சுமார் 17,000 மைல் இருப்புப்பாதைகளையும், ராக் ஐலண்டு கம்பெனி சுமார் 15,000 மைல்களையும் கொண்டிருந்தன. வடமேற்குப் பகுதியில் ஹில் கம்பெனி (Hill Roads) 21,000 மைல் பாதைகளைச் சர்வாதீனமாகக் (monopoly) கொண்டிருந்தது. நாட்டின் மத்தியிலும் தெற்கிலும் உள்ள கண்டத்தைக் கடக்க உதவும் நீண்ட பாதைகள், ஹாரிமன் (Harriman) கம்பெனியாருக்குச் சொந்தமானவை. மொத்த இருப்புப்பாதைகளின் நீளத்தில் மூன்றில் இரண்டு பங்கு 7 நிறுவனங்களிடம் இருந்தது. இதுமட்டுமல்லாமல், இந்த 7 நிறுவனங்கள் இருப்புப்பாதைக் கம்பெனிகளின் வருமானத்தில் 85 சதவீதத்தைப் பெற்றன. இந்த நிறுவனங்கள் ஒன்றோடொன்று பலவிதத் தொடர்புகளைக் கொண்டிருந்தன. இவைகள் சில குறிப்பிட்ட பாங்குகளுடன் தொடர்புகள் கொண்டிருந்தன. சில கம்பெனிகளுடைய நிருவாகக் குழுக்களில் அங்கம் வகித்தவர்கள் மற்றக் கம்பெனியின் நிருவாகக் குழுக்களிலும் அங்கம் வகித்ததால், இக் கம்பெனிகள் நெருங்கிய தொடர்பைக் கொண்டிருந்தன. அவ்வப்போது இத் தொழிலில் நடந்த ஊகவாணிகத்தின் விளைவாக நிலைமை சற்று மாறியபோதிலும், இதன் நிலைமை அதிகம் மாறவில்லை. 'ரெயில்வே கம்பெனிகளை இணைப்பதில் உயர்ந்த திறமையுடன் நிறுவனம் வேலை செய்தது. இது அமெரிக்கப் போக்குவரத்து வரலாற்றிலேயே ஒரு சிறந்த



NETWORK OF RAILROADS IN THE 1950's

இடம் பெற்றுள்ளது. 1910-லிருந்து குறுகிய காலத்தில் இப்பொழுது நிலையாக அமெரிக்க நிதி நிருவாகத்தில் மிகுந்த செல்வாக்குடையவர்களுடைய நிலை உருவாயிற்று. 1893-லிருந்து 97 வரை நிகழ்ந்த பொருளாதார மந்தமும் போட்டியும் இந்த நிலை உருவாதலுக்குக் காரணமாக இருந்தன' என்று அக் காலத்து வல்லுநர் ஒருவர் கூறுகின்றார்.[13]

இந்த நிலையில் அரசாங்கம் எதையும் செய்ய முடியவில்லை. உயர் நீதிமன்றம் வட பாதுகாப்புக் கம்பெனியை (Northern Securities Company) 1904-ல் ஒழித்தது. அவை யூனியன் பசிஃபிக் கம்பெனியைத் தன்னிடம் இருந்த தென்பசிஃபிக் கம்பெனியின் பங்குகளை விற்பனை செய்ய வேண்டுமென்று கட்டளையிட்டன. 1914-ல் நியூ ஹேவன் (New Haven) சர்வாதீனத்தைக் கலைத்தனர். பனுமா கால்வாய்ச் சட்டப்படி (1912) அரசினர், கால்வாய்வழிப் போக்குவரத்துத் தொழிலை ரெயில்வே கம்பெனிகள் தம் ஆதிக்கத்தில் கொண்டுவருவதைத் தடை செய்ய முயற்சி செய்தனர். 1914ஆம் ஆண்டு இயற்றிய கிளேட்டன் டிரஸ்ட் எதிர்ப்புச் சட்டப்படி (Clayton Anti-Trust Act), 'ஒரு நிறுவனம் மற்றொரு நிறுவனத்தின் பங்குகளை நேரிடையாகவோ, அல்லது மறைமுகமாகவோ வாங்கக்கூடாது. ஏனெனில், இவ்விரு நிறுவனங்கள் ஒரே தொழிலைச் செய்யும்பொழுது அவர்களிடையே உள்ள போட்டி, இப்படிப் பங்குகளை வாங்குவதால் பாதிக்கப்படும்.' இச் சட்டங்கள் அமலில் வருவதற்கு முன்பே சில கம்பெனிகள் இணைந்துவிட்டன. இவ்விணைப்புகளைக் கலைப்பது இயலாத காரியமாகும். மேலும், இணைப்புமூலம் சிக்கனமான முறையில் கம்பெனிகளை நிருவாகம் செய்யலாம். ஆகையால், 1920ஆம்ஆண்டுப் போக்குவரத்துச் சட்டத்தை (Transportation Act) இயற்றினர். இதன்படி இணைப்புக் கம்பெனிகளை ஒரே பங்குதாரர்களுடைய சொத்தாக மாற்றாமல் இருந்தால், அவ் விணைப்புகளை இராச்சியங்களின் வாணிகக் குழுவினர் அனுமதிக்கலாம். இணைப்புக்குப்பின் கம்பெனிகள் ஒரே நிருவாகத்தின்கீழ் வரக்கூடாது. இச் சட்டம் குழுவினருக்கு இணைப்புகளை ஏற்படுத்துவதற்குக்கூட அதிகாரம் கொடுத்தது. ஆனால், இவ் விணைப்புகள், 'போட்டியை எவ்விதத்திலும் பாதிக்காமல் இருத்தல்வேண்டும்.'

[13] டபிள்யு. இசெட். ரிப்பிளே (W. Z. Ripley), 'Railroads ; Finance and Organisation' (1915) p. 459.

ரெயில்வே தொழிலின் அடக்கச் செலவும் பணிகளும்

ரெயில்வே கம்பெனிகளுடைய தளவாடங்களைச் செப்பனிட்டுச் சீராக்குவதற்குப் பல இடையூறுகள் இருந்தன. நிதிபற்றிய தொல்லைகள், இணைப்புகள்மூலம் போட்டியை அகற்றுவது, எக்ஸ்பிரஸ் கம்பெனிகளும் அரசினரும் போக்குவரத்தில் முக்கியமான கூறுகளைக் கண்காணிப்பது முதலியன முன்னேற்றத்தைத் தடை செய்தன. எனினும், மிக்க முன்னேற்றம் ஏற்பட்டது. அதற்குமுன் இரும்புத் தண்டவாளங்களை மாற்றி, எஃகு தண்டவாளங்களைப் பயன்படுத்த வேண்டிய நிலை வந்தது. 1863-ல் எஃகு தண்டவாளங்களை அயல்நாடுகளிலிருந்து இறக்குமதி செய்தனர். பெஸ்ஸமர் முறையைக் (Bissemer Process) கண்டுபிடித்தவுடன் 1865-லிருந்து அமெரிக்காவிலேயே எஃகு தண்டவாளங்கள் செய்ய ஆரம்பித்தனர். சிறந்த தண்டவாளங்களைப் பயன்படுத்தினால் கனமான பொருள்களை ஏற்றிச் செல்லலாம்; நேர்த்தியான பாதைகளை அமைக்கலாம்; வலிமையான பாலங்களையும் கட்டலாம்.

சில இடங்களில் நீராவியைப் பயன்படுத்துவதற்குப் பதிலாக மின்சாரத்தைப் பயன்படுத்துகின்றனர். அண்மைக் காலத்திலிருந்து நீராவி, நிலக்கரி முதலியவற்றுக்குப் பதிலாக டீசல் எண்ணெயைப் பயன்படுத்துகின்றனர். இந்த மாறுதல்களை மிகப் பெரிய முன்னேற்றமாகக் கருதலாம். இந்த மாறுதல்களை முதன் முதலில் நியூயார்க் சென்ட்ரல், நியூ ஹேவன், ஹார்ட்ஃபோர்டு (Hartford) கம்பெனிகள் புகுத்தின. நியூயார்க் சென்ட்ரல் கம்பெனி 1906-ல் கிராண்ட் சென்ட்ரல் டெர்மினல் (Grand Central Terminal), நியூயார்க் பகுதிகளிலிருந்து மின்சார வண்டிகளை ஓட்டியது. மற்ற இரு கம்பெனிகளும் கிராண்ட் சென்ட்ரல் டெர்மினல் பகுதியிலிருந்து கன்னக்டிகட் பகுதியிலுள்ள ஸ்டாம்ஃபோர்ட்வரை மின்சார ரெயில்களை ஓட்டின. நார்ஃபோக் (Norfolk), வெஸ்ட்டர்ன் (Western) கம்பெனிகள் கனமான பொருள்களை ஏற்றிச் செல்வதற்கு மின்சாரத்தைப் பயன்படுத்தின. சிகாகோ (Chicago), மில்வாகி (Milwaukee), புகென்ட் சௌண்டு (Pugent Sound) கம்பெனிகள் நீண்டதூரப் போக்குவரத்தில் மின்சாரத்தைப் பயன்படுத்தின. மின்சார எஞ்சின்கள் சிக்கனமாகவும், சுத்தமாகவும், வேகமாகச் செல்லக்கூடியனவாகவும் இருந்தன. நகர்ப்புற ரெயில்வே சந்திப்புகளில் மிகுதியான கூட்டம் இருப்பது இயற்கை. இந்த எஞ்சின்கள் இவ்விடங்களுக்கு

உகந்தவை. மேலும், மிகக் குளிர்ந்த காலத்திலும் இவை நன்கு இயங்கும். மற்றவைகளைப்போலல்லாமல் இவைகளை நம்பலாம். பல இடங்களில் இருப்புப்பாதைகள் செம்மையாக அமையாததாலும், முதல் உலகப் போர் தொடங்கியதாலும் மேலும் மின்சாரத்தைப் பயன்படுத்த முடியவில்லை. போருக்குப்பின் போக்குவரத்தில் ஒரு புதிய சகாப்தமே ஆரம்பமாயிற்று என்று சொல்லலாம். டீசல் எஞ்சின்களையும், கூம்பான வடிவத்தைக்கொண்ட வசதியுள்ள வண்டிகளையும், விரைவில் செல்லக்கூடிய வண்டிகளையும் பயன்படுத்தினர்.

அமெரிக்காவில் பொருள்களை ஏற்றிச்செல்வதில் கிடைத்த வருமானத்தில் மூன்றில் ஒரு பங்கையே பிரயாணிகள்மூலம் பெற்றனர். இரும்பு, எஃகு, நிலக்கரி, தானியம், மரம் முதலிய கனமான பொருள்களைப் பெரும்பாலும் ரெயில் வண்டிகள் ஏற்றிச்சென்றன. ஆனால், ஐரோப்பாவில் குறைந்த தொலைவிலுள்ள இடங்களுக்குக் கனமில்லாத பொருள்களையே பெரும்பாலும் ஏற்றிச் சென்றனர். மிகப் பெரிய எஞ்சின்களையும் வண்டிகளையும் பயன்படுத்திக் கனமான பொருள்களைத் தொலைவிலுள்ள இடங்களுக்கு அமெரிக்க ரெயில்கள் எடுத்துச் சென்றன. பிரயாணிகள் செல்லும் வண்டிகளும் மிகப் பெரிய வண்டிகளாகவே இருந்தன. நமது ஜனநாயக வழக்கங்கள், ஐரோப்பிய முறையில் அமைந்த பல அறைகளைக் கொண்ட வண்டிகளை நம் நாட்டில் புகுத்தவில்லை. மிகுதியான கனமுள்ள வண்டிகளைப் பயன்படுத்தியதால், இருப்புப் பாதைகளுக்கு அதிகமான வேலையும் பளுவைத் தாங்க வேண்டிய நிலையும் ஏற்பட்டன. ஆனால், நாட்டில் ஏராளமான கச்சாப் பொருள்கள் கிடைத்ததால், இருப்புப்பாதைகளைச் சரியான நிலையில் வைத்திருப்பதற்கு அதிகமான செலவு ஏற்படவில்லை.

பழைய காலத்துப் பிரயாணிகள் விரும்பிய வசதிகளைவிட மிகுதியான வசதிகளை ஏற்படுத்திவிட்டனர். நேர்த்தியான வில்களைக்கொண்ட வண்டிகளையும், ஒளி, தட்பம் முதலியவற்றுக்கு வேண்டிய வசதிகளையும், புல்மன் பகல், இரவு உறங்கும் வசதிகள் கொண்ட வண்டிகளையும் (Pullman day and sleeping coaches) கம்பெனிகள் பயன்படுத்தின. 1898-ல் போஸ்ட்டன் (Boston) தென் புகைவண்டி நிலையத்தைக் கட்டி முடித்தனர். இதன்பின் இதுபோன்ற நிலையங்கள் கட்டுவதில் ஒரு புதிய ஊக்கத்தைக் காட்டி ஒரு சகாப்தத்தையே ஆரம்பித்தனர் என்று சொல்லலாம். மிக அழகான வசதிகள் கொண்ட வாஷிங்டன் நிலையம் 1907-ல் தோன்றியது. 1910-ல்

நியூயார்க்கில் பென்சில்வேனியா நிலையமும், 1913-ல் கிராண்ட் சென்ட்ரல் (Grand Central) நிலையமும் பல வசதிகளுடன் அழகான முறையில் கட்டப்பட்டன. பல காப்புக் கருவிகளைக் கம்பெனிகள் பயன்படுத்தியதால், பழைய காலத்தில் இருந்த ஆபத்துகள் மறைந்தன. பணியாட்களுக்கும் பிரயாணிகளுக்கும் ஆபத்து எதுவும் இல்லை. காற்றுமூலம் வேகத்தைத் தடை செய்யும் கருவிகளையும் (air brakes), புதிய சைகைக் கருவிகளையும் (block signals), தாமாக இயங்கும் இணைக்கும் கருவிகளையும் பயன்படுத்தினர். ரெயில்வே பிரயாணத்தில் இருந்த விபத்துகளை அகற்றிவிட்டனர். எனினும், இத் தொழிலில் பலர் உயிர்துறந்திருக்கின்றனர். இன்றும் இத் தொழிலில் உள்ள விபத்துகள் முழுவதும் மறையவில்லை. 1920-ல் 6,958 பேர்கள் உயிர்துறந்தனர்; 168,309 பேர்கள் காயம்பட்டனர். பணியாட்களில் 2,578 பேர்கள் இறந்தனர்; 149,414 பேர்கள் காயம்பட்டனர். ஓடும் வண்டிகளில் பணிபுரிவோரில் 391 பேருக்கு ஒருவர் இறந்தார்; 11 பேருக்கு ஒருவர் காயமடைந்தார்.[14]

பொருளாதார வளர்ச்சி அமெரிக்காவில் போக்குவரத்து வசதிகளுடன் இணைந்திருந்தது. ஆகையால், நேர்மையான கட்டணங்கள் தேவைப்பட்டன. ரெயில்வே தொழில் உயர்ந்து கொண்டே செல்லும் வருமானத்தைப் பெறவேண்டும். ஏனெனில், முதலில் நிறுவனத்தைத் துவக்கும்பொழுது மிகுதியான அடக்கச் செலவு ஏற்படுவது இயற்கை. ஆனால், நாளடைவில் மக்கள்தொகை மிகுதியடையும்; கம்பெனிகளுடைய வருமானமும் மிகுதியடையும். ஆனால், அடக்கச் செலவு அதே வீதத்தில் அதிகரிக்காது. புதியதாக வளர்ச்சியடையும் நாடான அமெரிக்காவுக்கு இந்தப் பொருளாதார விதி மிகப் பொருத்தமாக இருந்தது. மக்கள்தொகையும் புதிய தொழில்களும் பெருகியதால், பல புதிய முன்னேற்றங்களைச் செய்தனர். செம்மையான முறையில் இருப்புப்பாதைகளை அமைத்தனர். மேற்கூறிய காரணங்களும் போட்டியும் கட்டணங்களைக் குறைத்தன. ஆனால், 1899-லிருந்து அரசாங்கம் கட்டணங்களைக் குறைக்கவேண்டியதாயிற்று. 1867-ல் ஒரு டன் கனமுள்ள பொருளை ஏற்றிச் செல்லக் கம்பெனிகள் ஒரு மைலுக்குச் சராசரி 1.92 சென்டுகள் பெறுமானமுள்ள

[14] 1956 ஆம் ஆண்டில் விபத்தில் சிக்கியோரின் எண்ணிக்கை குறைந்தது. கம்பெனிகளில் வேலை செய்வோரில் 247 பேர்கள் இறந்தனர்; 10,914 பேர்கள் காயமடைந்தனர். ஆனால், பிரயாணிகள் பாதிக்கப்படவில்லை. இருப்புப்பாதைகள் மிகக் குறைந்த ஆபத்துகள் நிறைந்த பிரயாண வசதிகளாகிவிட்டன.

பொன்னைப் பெற்றன; 1899-ல் ·724 சென்டுகளைப் பெற்றன. இந்தக் கட்டணம் 1905-ல் ·766 ஆகவும், 1950-ல் 1·329 ஆகவும் உயர்ந்தது. விலையுயர்வுக்கு ஏற்றபடி இந்த மாறுதல்கள் ஏற்பட்டன.

பிரயாணிகள் செலுத்தும் கட்டணங்கள் குறையவில்லை. ஆனால், மிகுதியான முன்னேற்றத்தின் பயனை அவர்கள் பெற்றார்கள். ஒரு மைலுக்கு ஒரு பிரயாணி செலுத்தவேண்டிய கட்டணம் 1871-ல் 2·63 சென்டுகளாகவும், 1910-ல் 1·94 சென்டுகளாகவும் இருந்தன. முதல் உலகப் போர்க் காலத்தில் அமெரிக்க ரெயில்வே குழுவினர் (United States Railroad Commission) கட்டணங்களை உயர்த்தினர். 1920-ல் இராச்சியங்களின் வாணிகக் குழுவினரும் இக் கட்டணங்களை உயர்த்தினர். முதல் வகுப்புப் பிரயாணிகள் ஒரு மைலுக்குச் சராசரி 2·76 சென்டுகளை 1920-லும், 2·60 சென்டுகளை 1951-லும் கொடுத்தனர். இதன்பின் இக் கட்டணங்கள் உயர்ந்தன.

பொதுமக்கள் எதிர்ப்பைத் தடை செய்வதற்காகவும், அரசினர் கட்டுப்பாடுகளின் காரணமாகவும் பழைய முறையாகிய 'சக்திக்கேற்றவாறு கட்டணங்களை விதிக்கும்' பழக்கத்தை மாற்றியமைத்தனர். 1920ஆம் ஆண்டு இயற்றிய சட்டம், இப்பொழுது கம்பெனிகள் பின்பற்றும் கட்டணக் கொள்கையை விளக்கியது. இதன்படி கம்பெனிகளின் சொத்தின் மதிப்பைப் பொறுத்தே கட்டணங்களை நிர்ணயம் செய்யவேண்டும். மிகுதியான சொத்துகளைக்கொண்ட நிறுவனங்கள் அடக்கச் செலவை ஈடுசெய்வதற்கு வேண்டிய உயர்ந்த கட்டணங்களை விதிக்கலாம். குறைந்த கட்டணங்கள் குடியானவர்களுக்கும், சுரங்கவேலை அதிபர்களுக்கும், மற்ற உற்பத்தியாளர்களுக்கும் சிறந்த பயனைக் கொடுத்தன.

மின்சார ரெயில்வேக்கள்

கடந்த 60 ஆண்டுகளிலேயே மின்சார இருப்புப்பாதை வசதிகள் ஏற்பட்டிருக்கின்றன. நகரங்களின் போக்குவரவுப் பிரச்சினைகளைத் தீர்ப்பதற்காகச் செய்த முயற்சியே, மின்சார ரெயில்களை ஆரம்பிப்பதற்குக் காரணமாக இருந்தது.

1884-ல் கன்ஸாஸ் (Kansas) நகரம் முதன் முதலில் டிராலி வண்டிகள் ஓடும் பாதையை அமைத்தது. 1888-க்குள் 48 மைல்கள்கொண்ட 13 இருப்புப்பாதைகளை அமைத்து விட்டனர். 1890-க்குப் பிறகு விரைவான முன்னேற்றம்

ஏற்பட்டது. சார்லஸ் ஜே. வான் டெப்போல் (Charles J. Van Depoele), ஸ்டீபன் டி. ஃபீல்டு (Stephen D. Field), ஃபிராங்க், ஜே. ஸ்பரேக் (Frank J. Sprague), எலிஹு தாம்ஸன் (Elihu Thompson) முதலியோருடைய புதிய கண்டுபிடிப்புகளுக்குப் பின் மிக விரைவான முன்னேற்றம் ஏற்பட்டது. தாமஸ் எஃப். ரயன் (Thomas F. Ryan), சார்லஸ் டி. எர்க்ஸ் (Charles T. Yerkes), வில்லியம் எல். எல்கின்ஸ் (William L. Elkins) முதலியோர் ஏராளமான நிதியைப் பயன்படுத்தி, 50 ஆண்டு களுக்குமுன் முதலாளிகள் 'ராபர் பாரன்ஸ்' (robber barons) வண்டிகளை எப்படி ஊக்கத்துடன் பயன்படுத்தினரோ, அதே ஊக்கத்துடன் டிராலி வண்டிகளை அதிகமான அளவில் அமைத்துவிட்டனர். மின்சார டிராலி வண்டிகளை நகர மக்கள் விரும்பினர். சிறந்த நகரங்களில் இவை இருக்க வேண்டுமென்று பலர் கருதினர்.

1890-க்குமுன் தெருக்களிலே ஓடும் இருப்புப்பாதைகள் பல இருந்தன. ஆனால், வண்டிகளை ஓட்டுவதற்கு மிருகங் களையும் நீராவியையுமே பயன்படுத்தினர். ஆனால், விரைவில் மின்சாரத்தையே பயன்படுத்த ஆரம்பித்தனர். 1901-ல் நியூயார்க், போஸ்ட்டன், சிகாகோ முதலிய இடங்களில் உயர்ந்த பாதைகள் இருந்தன. ஆனால், இவைகளை இயங்க வைக்கச் சிறிது காலத்திற்குப் பின்பே மின்சாரத்தைப் பயன் படுத்தினர். ரெயில்வே தொழிலுக்கு மின்சாரம் மிகவும் உதவியாக இருந்ததோடல்லாமல், நிலத்துக்கடியில் உள்ள பாதாள வழிகளையும் பயன்படுத்துவதற்கு உதவியாக இருந்தது. 1898-ல் போஸ்ட்டன் நகரம் முதன் முதலில் பாதாள வழியை அமைத்தது. நியூயார்க் நகரம் 1905-ல் இதை அமைக்க ஆரம்பித்தது. 1905-ல் ஈஸ்ட் ரிவருக்கு (East River) அடியிலும் வெஸ்ட் ரிவருக்கு (West River) அடியிலும் புரூக்லின் நகரத்தை நோக்கிப் புகைவண்டிகள் சென்றன; மூன்றாண்டுகளுக்குப்பின் நார்த் ரிவருக்கடியில் (North River) நியூஜெர்சி நகரத்தை நோக்கிச் சென்றன. 1950-ல் ஒரே பாதையைக்கொண்ட மின்சார இருப்புப்பாதைகளும் தெருக்களில் செல்லும் பாதைகளும் மொத்தம் 47,705 மைல்கள் இருந்தன. 1940-ல் இப் பாதைகளின் மொத்த நீளம் 19,602 மைல்களாகிவிட்டன. 1950-ல் இந்தப் பாதை களின் நீளம் 10,813 மைல்களாகிவிட்டன. இதற்குக் காரணம் மோட்டார் வசதி பெருகியதேயாகும். போக்குவரத்து வசதிகள் குறையவில்லை.

மின்சார ரெயில்கள் நகர மக்களின் தேவையைப் பூர்த்தி செய்தன. நகர மக்களின் பிரயாண வசதிகளுக்கே இவை பெரும்பாலும் பயன்பட்டன. அவர்களுடைய பொருள்களை ஏற்றிச் செல்வதில் நீராவிப் புகைவண்டிக் கம்பெனிக ளிடையே மிகுந்த போட்டியிருந்தது. மின்சார வண்டிகள் பல சமூகப் பொருளாதார நலன்களைக் கொடுத்தன. டிராலி வண்டிகள் தனித்திருந்த கிராமாந்தரப் பகுதிகளை மற்றப் பகுதிகளுடன் இணைத்தன. இவை கிராமங்களுடைய குறை பாடுகளை நீக்கி, நகரங்களுக்கு அருகில் உள்ள இடங்களுக்குப் பொருளாதார, கலாசார வாய்ப்புகளைக் கொடுத்தன. கிராமங் களில் வாழும் மக்கள் நகரங்களுக்குச் செல்வதற்கு வசதி களையும் கொடுத்தன. இவை, மோட்டார் தொழில்போல் மற்ற எல்லாத் தொழிலையும்விட மிகுதியான அளவில் நகரங் களுக்கும் கிராமங்களுக்கும் தொடர்புகள் ஏற்படுவதற்கு உதவி புரிந்திருக்கின்றன.

மின்சார வண்டிகள், நீராவி வண்டிகளை எதிர்த்து, வெற்றி கரமாகப் போட்டியிட்டுப் பிரயாணிகளை ஈர்த்தன. மின்சார வண்டிகளை ஓட்டுவது சிக்கனமாகவும் எளியதாகவும் இருப் பதால், குறைந்த கட்டணங்களை வசூல் செய்யலாம். மேலும், ஒரே வண்டியைச் செலுத்துவது எளியதாகும். ஆகையால், முதலாளிகள் அடிக்கடி மின்சார வண்டிகளை ஓட்டினர். மிகுதியாக மக்கள் வாழும் நகரங்களில் ஓடும் இந்த இலேசான வண்டிகள், கனமான நீராவி வண்டிகள் பெறாத சில நலன்களைப் பெற்றிருந்தன. நீராவி வண்டிகள் மக்கள் நெருக்கமாக வாழாத இடங்களில் வெகு தூரம் ஓடவேண்டும். எனினும், மின்சார ரெயில்வே வண்டிகள் சில இடையூறுகளைச் சமாளிக்கவேண்டியிருந்தன. அவைகள் பயன்படுத்தும் எரி பொருள்களையும் மற்றப் பொருள்களையும் உயர்ந்த விலை கொடுத்து வாங்கவேண்டியிருந்ததாலும், நகராண்மைக் கழகத் தினர் ஆணைப்படி புதிய வசதிகள் செய்துகொடுக்கவேண்டி யிருந்ததாலும் அடக்கச் செலவு அதிகரித்தது. பழக்கத்தையும் சட்டத்தையும் ஒட்டிய ஐந்து சதவீதக் கட்டணத்தை உயர்த்துவது கடினமாக இருந்தது.

மின்சார ரெயில் தொழிலில் மிகுதியான நம்பிக்கையுடன் பலர் அதிகமான முதலைப் பயன்படுத்தினர். மோட்டார் வண்டிகளின் போட்டியை இத் தொழில் சமாளிக்க வேண்டிய தாயிற்று. இத் தொழில் பல இன்னல்களுக்கு இலக்காயிற்று.

1900-லிருந்து 1913 வரை தெருக்களில் ஓடும் வண்டிகளைக்கொண்ட நிறுவனங்களுடைய நிதியமைப்பை மாற்றி அமைக்கவேண்டியதாயிற்று. சில கம்பெனிகள் கவிழ்ந்து விட்டன.

மக்கள் நீராவி வண்டிகளை முதன் முதலில் நிதியுதவி செய்தும் மற்ற வழிகளிலும் ஆதரித்தனர்; பிறகு அவைகளைக் குறைகூறினர். பல கம்பெனிகளின் நிர்வாகத்தில் பெரிய குறைகள் இருந்தன. இதே மனப்பான்மையைக்கொண்டு முதலில் மின்சார வண்டிகளை ஆதரித்தனர்; பிறகு குறை கூறினர். ரெயில்வே போக்குவரத்துத் தொழில் முக்கியமானதென்று இறுதியில் உணர்ந்த மக்கள், அது அரசினர் கண்காணிப்புக்குட்பட வேண்டுமென்று வற்புறுத்தினர்; நகரத்தில் செல்லும் இருப்புப்பாதைகளைக்கொண்ட நிறுவனங்களுக்கும் கிராமங்களில் பாதைகளைக்கொண்ட நிறுவனங்களுக்கும் இடையே உள்ள போட்டியை இரு வழிகளில் சமாளித்தனர். பெரிய நிறுவனங்கள் நகர இருப்புப் பாதைகளை விலை கொடுத்து வாங்கிவிட்டன. இந்த நிறுவனங்கள் தம் வண்டிகளைச் செலுத்துவதற்கும் மின்சாரத்தைப் பயன்படுத்தின. நியூஹேவன், நியூயார்க் சென்ட்ரல் கம்பெனிகள் இம் முறைகளைப் பின்பற்றின. இரண்டாவது போருக்குப்பின் கம்பெனிகள் பெரும்பாலும் நீராவிக்குப் பதிலாக மின்சாரத்தைப் பயன்படுத்தாமல், டீசல் எண்ணெயைப் பயன்படுத்துகின்றன; பெரும்பாலும் டீசல் எஞ்சின்களையே இப்பொழுது உற்பத்தி செய்கின்றன.

மோட்டார் வண்டியும் சாலைகள் அமைப்பதில் மறுமலர்ச்சியும்

மோட்டார் வண்டிகள், தெருக்களில் ஓடும் மின்சார ரெயில் வண்டிகளைவிட எதிர்காலத்தில் சிறந்த பயனைக் கொடுக்கக்கூடியவை. நீராவி வண்டிகளைச் செய்வதில் நூறாண்டுகள் சோதனைகள் செய்தபின், 1893-ல் பயனுடைய வண்டிகளைச் செய்தனர். ஆனால், 1903 வரை இத் தொழில் நிலையற்றதாகவும் சோதனைக் கட்டத்திலும் இருந்தது. இத் தொழிலில் முதன் முதலில் ஐரோப்பியர்களே சோதனைகள் நடத்திவந்தனர். அமெரிக்கர்கள் இதில் அதிகம் அக்கறை காட்டவில்லை. நியூயார்க்கில் உள்ள ராசெஸ்ட்டர் என்ற இடத்தைச் சேர்ந்த ஜார்ஜ் பி. செல்டன் (George B. Selden) என்பவர் 1877-ல் ஒரு மோட்டார் எந்திரத்தைக் கண்டு பிடித்தார். இதை உற்பத்தி செய்யும் தனி உரிமையை 1895-ல் பெற்றார். 'குதிரைகள் இழுத்துச் செல்லாத புதிய

வண்டிகள்' நாட்டில் கண்டுபிடிக்கப்பட்ட செய்தி பரவியவுடன், சார்லஸ் இ. டுரியா (Charles E. Duryea), ரான்சம் இ. ஓல்ட்ஸ் (Ransom E. Olds), எல்உட் ஹேன்ஸ் (Elwood Haynes), ஹென்ரி ஃபோர்டு (Henry Ford) முதலிய இயந்திர வேலைக்காரர்கள் மின்சாரம், பெட்ரோல், நீராவி, கரியமிலப் புகை, சாராயம் முதலியவற்றைப் பயன்படுத்தி மோட்டார் எந்திரத்தைக் கண்டுபிடித்தனர்.[15] செல்டன் பெற்ற தனி உரிமையை மீறிப் பலர் இத் துறையில் ஊக்கத்துடன் வேலை செய்து பொறி வண்டிகளை உற்பத்தி செய்தனர். 1900-க்குப்பின் கடுமையான போட்டி ஏற்பட்டது. பலர் பயனுள்ள பொறி வண்டிகளை உற்பத்தி செய்தனர். மக்கள் இதை விரும்பியதால், இதில் பல மாற்றங்களையும் முன்னேற்றங்களையும் செய்ய முனைந்தனர். அடியில் இருக்கும் எந்திரத்தை வண்டிக்குமுன் வைத்தனர். இப்படிச் செய்ததால் வண்டி 'குதிரையற்ற வண்டிபோல்' தோற்றமளித்தது. பல எண்ணிலா முன்னேற்றங்களைச் செய்தமையால், பயிற்சி பெறுதவர்கள்கூட இந்த வண்டிகளை ஓட்ட முடிந்தது. 1900-லிருந்து இந்த வண்டிகளைப் பின்புறம் ஓட்டுவதற்கு ஏற்பாடுகள் செய்தனர். 1913-ல் தானுகவே ஓட ஆரம்பிக்கும் விசையைக் கண்டுபிடித்தனர். 1914-ல் நடுத்தர வகுப்பினரில் சற்று வசதியுள்ளவர்கள் மோட்டார் வண்டிகளை வாங்க முடிந்தது. ஏனெனில், அவைகளுடைய விலைகள் குறைந்தன. அந்த ஆண்டு 569,000 கார்களை உற்பத்தி செய்தனர். மொத்தம் 1,711,339 வண்டிகளைப் பதிவுசெய்து, அவைகளுக்கு எண்களைக் கொடுத்திருந்தனர்.

மோட்டார் வண்டித் தொழில் முன்னேற்றமடைந்ததால், 18ஆம் நூற்றுண்டின் இறுதி ஆண்டுகளிலும் 19ஆம் நூற்றுண்டின் ஆரம்ப ஆண்டுகளிலும் ஏற்பட்ட முன்னேற்றம் மீண்டும் ஏற்பட்டது. சுங்கச்சாலைக் காலத்தைப்போலவே சாலைகள் அமைப்பதில் ஒரு மறுமலர்ச்சி ஏற்பட்டது. 1880-க்குப்பின் சைக்கிள் வண்டிகளை ஓட்டும் பழக்கமும், கிராமாந்தரங்களில் நகரங்களைப்போலவே போக்குவரத்து வசதிகள் அமைக்கவேண்டுமென்ற அவாவும், மோட்டார் வண்டிகளைப் பயன்படுத்தும் பழக்கமும் நெடுஞ்சாலைகள்

[15] 1925-ல் தேசியப் பொறிவண்டி வாணிகச் சங்கம், இத் துறையில் முதல் முயற்சி செய்தவர்களைப் பெருமைப்படுத்த முடிவு செய்தது. ஜான் டி. மாக்ஸ்வெல், எட்கார் எல். அப்பர்சன், ஏ.எல். ரிக்கர், ஜான் எஸ். கிளார்க், ரோலின் எச். ஒயிட், எச்.எச். பிராங்க்லின், சார்லஸ் டுரியா, சார்லஸ் பி. கிங், எல்உட் ஹேன்ஸ், அலெக்சாந்தர் விண்டன், ஆர். ஈ. ஓல்ட்ஸ் முதலியோர் பதக்கங்களைப் பெற்றனர்.

அமைப்புக்கு ஒரு தூண்டுதலைக் கொடுத்தன. சிறந்த சாலைகளை அமைக்கும் நிறுவனங்களை ஏற்படுத்தினர். 1910-ல் அமெரிக்க நெடுஞ்சாலைச் சீரமைப்புக் கழகத்தை (American Association for Highway Improvement) நிறுவினர். 1891-ல் இவ்வியக்கத்தை நியூஜெர்ஸி தொடங்கியது. மற்றக் கீழ்நாடுகள் இதைப் பின்பற்றின. இவை முதன் முதலில் சிறிய சாலைகளைச் சிற்றூர்களிலும் கிராமங்களிலும் அமைத்தன. நாளடைவில் தம் வேலையைப் பெருக்கிக்கொண்டன. 1914-ல் நிறுவனங்கள் பல மிலியன் கணக்கான டாலர்களைச் செலவு செய்து முக்கியமான நெடுஞ்சாலைகளை அமைத்து, அவைகளைச் சரியான நிலையில் வைத்திருந்தன. மோட்டார் வண்டிகள் ஓடும் சாலைகள் பழைய முறையில் நீரையும் கற்களையும் பயன்படுத்தி அமைத்தனவாக இருத்தல் கூடாது. புதிய முறையில் கற்களை நன்கு இணைத்து அமைத்த சாலைகள் தேவைப்பட்டன. பழைய முறையைக் கைவிட்டுப் புதிய முறைச் சாலைகளை அமைத்தனர். 1914-க்குள் 'காங்கரீட்டு' எனப்படும் பொருளைப் பயன்படுத்திச் சாலைகளையும் பாலங்களையும் அமைத்தனர். பழைய காலத்துச் சாலைகள், தம் முக்கியத்துவத்தை இடைக்காலத்தில் இழந்தன. அவைகள் மீண்டும் அதை 1914-க்குள் அடைந்தன. அடுத்த 15 ஆண்டுகளில் சாலைகள் அமைப்பது விறுவிறுப்பாக நடைபெற்றது.

வான்போக்கு அல்லது ஆகாய விமானப் பிரயாணம் (Aviation)

அமெரிக்காவில் கடந்த 30 ஆண்டுகளில் வான்போக்கு கணிசமான முன்னேற்றத்தை அடைந்திருக்கின்றது. ஆனால், முதல் உலகப் போருக்குமுன் இத் துறையில் அமெரிக்கா அதிக முன்னேற்றமடையவில்லை. ஆனால், ஆகாய விமானம் பற்றிய ஆராச்சியை அமெரிக்கர்களே முதன் முதலில் செய்து, அதன் அடிப்படை உண்மையைக் கண்டுபிடித்தனர். 1890-க்குப் பின் விமானங்கள் தயாரிப்பதில் இங்கிலாந்தும் பிரான்சும் சோதனைகள் செய்தன. ஆனால், இச் சோதனைகள் பயனளிக்கவில்லை. 20ஆம் நூற்றாண்டில் பலூன்களையே எங்கும் பறக்கவிட்டுச் சோதனைகள் செய்தனர்.

ஸ்மித் நிலையத்தைச் (Smithsonian Institution) சேர்ந்த சாமுவேல் பி. லாங்லி (Samuel P. Langley) என்ற விஞ்ஞானி 1890-க்குப்பின் நீராவியால் இயங்கும் விமானங்களைச் செய்தார். பிறகு, போர் இலாகாவின் உதவியைப் பெற்று மனித உருவத்தை ஒத்த அளவில் ஒரு விமானத்தைச் செய்தார்.

அதை அவருக்கு உதவி செய்யும் விஞ்ஞானி சார்லஸ் எம். மான்லி என்பவர் 1903-ல் ஓட்டினர். லாங்லி விமானம் சிறந்த முறையில் அமைந்திருந்ததென்றும், அதை வேலே செய்ய ஆரம்பிப்பதே கடினமாக இருந்ததென்றும் கூறினர். 1914-ல் கிளென் கர்ட்டிஸ் (Glenn Curtiss) என்பவர், அதைவிட வலிமை பொருந்திய எந்திரத்தைச் செய்து தம் முயற்சியில் வெற்றியடைந்தவுடன், லாங்லி கூற்றின் உண்மை வெளிப்பட்டது.

பொதுமக்களும் பத்திரிகைகளும் ஸ்மித் நிலைய விஞ்ஞானிகளின் முயற்சியைப்பற்றி இகழ்ந்து பேசினர். ஓஹியோ ஆர்வில் (Ohio Orville), வில்பர் ரைட் (Wilbur Wright) என்ற டொலடோவைச் (Toledo) சேர்ந்த இயந்திர வேலைக்காரர்கள் இருவரும், மனிதனைவிடக் கனமான விமானத்தை வெற்றிகரமாகப் பறக்கவிட்டார்கள். பல ஆண்டுகள் செய்த சோதனையின் பலனாகக் கரோலினு கடற்கரையிலுள்ள கிட்டிஹாக் (Kittyhawk) என்ற இடத்தில் இவர்கள் விமானத்தைப் பறக்கவிட்டனர். இச் சோதனைகளை 1908 வரை செய்து, அதன்பின் ஐரோப்பாவிலும் அமெரிக்காவிலும் விமானங்களை இவர்கள் பறக்கவிட்டனர். ஆகாய விமானங்களில் மக்கள் மிகுதியான ஊக்கம் காட்டினர். ஆனல், ஐரோப்பியர்களே அடுத்து வந்த ஆண்டுகளில் இந்த முயற்சியில் பெரிய சாதனைகளைச் செய்தனர். அமெரிக்காவில் கிளென் எச். கர்ட்டிஸ் என்பவர் 'ஹைட்ரோபிளேன்' என்ற புதிய விமானத்தைக் கண்டுபிடித்து, அதை 1911-ல் சான் டியகோ (San Diego) என்ற இடத்தில் பறக்கவிட்டார். 1920-க்குப்பின் விமானங்களை வர்த்தகத்திற்குப் பயன்படுத்தினர்.

உள்நாட்டு நீர்வழிப் போக்குவரத்து

அமெரிக்காவில் 260 ஓடைகள் இருக்கின்றன என்றும், 2,600 மைல்கள் நீளமுள்ள ஆறுகளையும் ஓடைகளையும் போக்குவரத்துக்குப் பயன்படுத்தலாம் என்றும் கணக்கிட்டிருக்கின்றனர். இந்த ஆறுகளும் பெரிய ஏரிகளும் நாட்டுக்கு இயற்கையாக அமைந்த நீர்வழிகளைக் கொடுக்கின்றன. இந்த இயற்கைச் சாதனங்களைச் சிறந்த முறையில் பயன்படுத்துவதற்காக மத்திய அரசாங்கம் ஆண்டுதோறும் உதவிப்பணம் கொடுத்தது. இருப்புப்பாதைகள் தோன்றியபின், நீர்வழிகளை மக்கள் அதிகமாகப் பயன்படுத்தவில்லை. ஆனல், பெரிய ஏரிகளைமட்டும் மிகுதியாகப் பயன்படுத்தினர். ரெயில்வேக்கள் ஏற்றிச் செல்லும் சரக்குகளின் எடை படிப்படியாக அதிகரித்தது. கால்வாய்கள் வழியாக ஏற்றிச்சென்ற பொருள்

களின் மதிப்புக் குறைந்துகொண்டே சென்றது. கால்வாய்களின் பயனை மொத்தமாகப் பார்த்தாலும் அல்லது அவைகளை ரெயில்வேக்களுடன் ஒப்பிட்டுப் பார்த்தாலும், அவைகளுடைய பயன் எப்படிக் குறைந்துகொண்டே சென்றது என்பதைக் காணலாம். மிசிசிபி நதியின் போக்குவரத்து இந்த நிலையில் இருந்தது. கீழ்மிசிசிபி பகுதியில் செயின்ட் லூயிஸ் என்ற இடத்திலிருந்து மற்ற இடங்களுக்கும், மற்ற இடங்களிலிருந்து அந்த ஊருக்கும் அனுப்பப்பட்ட பொருள்களின் மொத்த எடை 1880-ல் 1,000,000 டன்களாக இருந்தது. இந்த ஆண்டு அப் பகுதியின் நீர்வழிப் போக்குவரத்து உச்சநிலையை அடைந்தது. 1905-ல் இந்த எடை 141,000 டன்களாகக் குறைந்தது. மிசிசிபியின் மேல்பகுதிக்கும் அப் பகுதியிலிருந்து கீழேயும் அனுப்பிய பொருள்களின் எடை 1870-ல் 340,000 டன்களாக இருந்தது. இந்த எடை 1905-ல் 70,000 ஆகக் குறைந்தது. நியூஆர்லியன்ஸில் இறக்குமதி செய்த பருத்தி 1880-ல் 1,087,000 பேல்களாகவும் (bales), 1906-ல் 231,000 பேல்களாகவும் இருந்தது. ஒஹியோ பகுதியில் நிலக்கரியைக் கால்வாய்கள் வழியாக அனுப்பியதால், அப் பகுதியில் அனுப்பிய பொருள்களின் எடை குறையவில்லை. ஆனால், ரெயில்வேக்களுடன் ஒப்பிடும்பொழுது, அப் பகுதியில் உள்ள ஆறுகளையும் கால்வாய்களையும் குறைவாகவே மக்கள் பயன்படுத்தினர்.

மக்கள் ஆறுகளைப்போலவே கால்வாய்களையும் புறக்கணித்தனர். 1909-க்குமுன் அமெரிக்கர்கள் 4,633 மைல்கள் நீளமுள்ள கால்வாய்களை அமைத்தனர். ஆனால், 2,444 மைல்கள் அல்லது மொத்தத்தில் அரைப்பாகம் புறக்கணிக்கப்பட்டு விட்டன. நியூயார்க்கிலுள்ள செயற்கைக் கால்வாய்களுள் ஈரி கால்வாயே மிகச் சிறந்தது. புள்ளி விவரங்கள் இக் கால்வாயும் எப்படி நாளடைவில் படிப்படியாகப் பயனற்று விட்டது என்பதை எடுத்துக்காட்டுகின்றன. ஆண்டுதோறும் இதன் வழியாக எடுத்துச் சென்ற பொருள்களின் எடை 1880-ல் 4,600,000 டன்களாக உயர்ந்தது; ஆனால், 1906-ல் 2,400,000 டன்களாகக் குறைந்துவிட்டது. 1882-ல் சுங்கங்களை நீக்கிவிட்டனர். இக் கால்வாய் 1903-ல் புதுப்பிக்கப்பட்டது.[16] ஆயினும், 1920-ல் ஈரி கால்வாய்ப் போக்குவரத்து 891,000 டன்களாகக் குறைந்துவிட்டது. 1905-ல் ஈரி ரெயில்வே

[16] இப்பொழுது மக்கள் இக் கால்வாயை நன்கு பயன்படுத்துகின்றனர். 1950-ல் 5,211,472 டன்கள் எடையுள்ள பண்டங்களை இதன் வழியாகச் செலுத்தினர்.

கம்பெனி 30,000,000 டன்கள் எடையுள்ள பொருள்களையும், நியூயார்க் சென்ட்ரல் கம்பெனி 40,000,000 டன்கள் நிறையுள்ள பண்டங்களையும் ஏற்றிச் சென்றன. 1853-ல் நியூயார்க் இராச்சியக் கால்வாய்கள்மூலம் (மொத்தப் பொருள் ஏற்றுமதி இறக்குமதியில்) 81 சதவீதத்தைச் செலுத்தினர். இச் சதவீதம் 1873-ல் 35 ஆகவும், 1906-லும், 1908-லும் 3 ஆகவும் குறைந்தது. இப்பொழுதுகூட இரும்பு, நிலக்கரி, மரம், தானியம், வீடு கட்ட உதவும் பொருள்கள்போன்ற கனமான, தாழ்ந்த ரகச் சரக்குகளையே கால்வாய்கள்மூலம் செலுத்து கின்றனர். ஹுரானை (Huron) சுபீரியர் ஏரியுடன் இணைக்கும் சால்ட் ஸ்டி மேரி (Sault Ste Marie) கால்வாய் மிகச் சிறந்த ஒரு கால்வாயாகும். அதிகமான பொருள்களை இதன் வழியே அனுப்புவது வழக்கம். 1908-ல் இதன் வழியே எடுத்துச் சென்ற பொருள்களில் 59.6 சதவீதம் இரும்புக் கனியாகவும், நிலக்கரி 23.9 சதவீதமாகவும், கோதுமை 7.7 சதவீதமாகவும் இருந்தன. மிசிசிப்பி நதியில் ஏற்றிச்செல்லும் பண்டங்களில் அரைப்பகுதிக்குமேலும், ஒஹியோவில் ஏற்றிச் செல்லும் பண்டங்களில் $\frac{3}{4}$ பாகமும் நிலக்கரியாக இருக்கின்றன. மோனுன்கஹலா (Monongahela), அல்லிகினி (Allegheny), கனவா (Kanawha) முதலிய நீர்ப்பாதைகளும் இதே நிலையில் இருந்தன. செஸபீக், ஒஹியோ நீர்ப்பாதைகள் வழியாக ஏற்றிச்சென்ற பண்டங்களின் எடையில் 90 சதவீதம் நிலக்கரி யாக இருந்தது.

அமெரிக்காவில் நீர்ப்பாதைகள் பயனற்றுவிட்டதற்குப் பல காரணங்கள் இருந்தன. சாதாரணமாக, நீர்வழிகள் மற்ற வழிகளைவிடச் சிக்கனமானவை. ஆனால், இவைகளுடைய நலன்கள் சில காரணங்களால் மறைந்துவிட்டன. அமெரிக்க இருப்புப்பாதைகளைக் கனமான பொருள்களை ஏற்றிச்செல்வதற்காக அமைத்திருந்தனர். ரெயில்வேக்களில் பல முன்னேற்றங்கள் ஏற்பட்டதால், மிகக் குறைந்த கட்டணங்களையே வசூல் செய்தன. கால்வாய்கள் பெறும் கட்டணங்களை விட இவை மிகவும் உயர்ந்தவையாக இல்லை. இப்படிக் கட்டணங்களைக் குறைக்கமுடியாத கம்பெனிகள், நீராவிக் கப்பல்களை வாங்கிப் பயன்படுத்தின; அல்லது அவைகளை உபயோகத்திலிருந்து நீக்கிவிட்டன. ரெயில்வேக்கள் பொருள்களைச் சிறந்த முறையிலும் விரைவிலும் எடுத்துச்சென்றன. அமெரிக்கர்கள் பொருள்களை விரைவாகச் செலுத்துவதையே விரும்பினர். கால்வாய்கள் செல்லாத இடங்களுக்கு இருப்புப் பாதைகள் சென்றன. பழைய காலத்தில் அமைத்த கால்வாய்

களில் சில, சிறந்த பயனுள்ள இடங்களில் இல்லை. சிலபோதிய நீளத்தைப் பெறுமையால், பண்டங்களை வேண்டிய இடங்களுக்கு ஏற்றிச்செல்ல முடியவில்லை. சில இடங்களில் மரம் போன்ற பண்டங்கள் தொடர்ந்து பயன்படுத்தியதன் காரணமாகத் தீர்ந்துவிட்டன. இவ்விடங்களில் உள்ள கால்வாய்களுக்கு வேலை எதுவும் இல்லை. சில இடங்களில் பண்டங்களை இறக்கி, மீண்டும் மற்ற இடங்களுக்கு மாற்றிச் செலுத்துவது கடினமாகவும், சிக்கனமற்ற காரியமாகவும் இருந்தது. நியூயார்க் பார்ஜ் கால்வாய் (New York Barge Canal) நீங்கலாக மற்றவை சரியான பணியாள் வசதிகளை மக்களுக்குக் கொடுக்கவில்லை. ஆகையால், கால்வாய்கள் இக் காலத்துப் பொருள் அனுப்பும் பணியைச் சரிவரச் செய்ய முடியவில்லை. குளிர்காலத்தில் ஏற்படும் இன்னல்கள், கால்வாய்களில் மாறும் மணற்பகுதிகள் முதலிய இடையூறுகள் நீர்ப்பாதைகளின் முன்னேற்றத்தைத் தடைசெய்தன. மேலும், பெரிய ஆறுகள் வடக்கிலிருந்து தெற்கே ஓடுகின்றன. ஆனால், பண்டங்களைக் கிழக்கு மேற்கு நோக்கியே பெரும்பாலும் எடுத்துச்செல்ல வேண்டியிருந்தது.

மோட்டார் வண்டிகளும் ஆகாய விமானங்களும் போக்கு வரத்துக்கு உதவியாக முன்னேறியபோதிலும், 1900-க்குப்பின் உள்நாட்டு நீர்ப் போக்குவரத்துப் பாதைகளையும் கால்வாய்களையும் அமைப்பதில் ஊக்கம் மீண்டது. இப் பாதைகளை வளர்க்கவேண்டுமென்று சிலர் வற்புறுத்தினர். ரெயில்வேக்கள் பண்டங்களை ஏற்றிச்செல்வதற்குத் தாற்காலிகமான தடைகள் ஏற்பட்டால் அல்லது அவர்கள் கட்டணங்களை உயர்த்தினால், நீர்ப்பாதைகள் அளிக்கும் வசதியை மக்களுக்கு மீண்டும் கொடுக்கப் பலர் தயாராக இருந்தனர். இப் பாதைகளைச் சிறந்த முறையில் அமைக்கவேண்டுமென்று ஆறுகள் ஓரத்தில் உள்ள ஊர்கள் கருதின. இப் பாதைகள்மூலம் இவ்வூர்கள் எதிர்காலத்தில் முக்கியத்துவம் பெறலாம் என்ற நம்பிக்கை கொண்டிருந்தன. மத்திய அரசினர் ஆரம்பித்த மிகப் பெரிய திட்டமான பனமா கால்வாய்த் திட்டத்தை வெற்றிகரமாகச் செய்து முடித்தபின், செயற்கை நீர்வழிகளை அமைப்பதில் மக்கள் ஒரு புதிய ஊக்கம் காட்டினர். வில்லியம் சி. கோர்கஸ் (William C. Gorgas), ஜார்ஜ் டபிள்யு. கோத்தல்ஸ் (George W. Goethals) என்ற இராணுவ அதிகாரிகளும் வெப்ப மண்டலப் பகுதிகளில் உள்ள நோய்களையும், இயற்கையின் எதிர்ப்புகளையும் சமாளித்துப் பல ஆண்டுகள் அமெரிக்கர்கள் விரும்பிய திட்டத்தை வெற்றிகரமாகச் செய்து முடித்தனர்.

இவ் வியக்கத்தக்க சாதனை மக்களுடைய ஊக்கத்தை மீண்டும் நீர்ப்பாதைகளில் திருப்பியது. இதன்பின் கால்வாய்களை நல்ல நிலைமையில் வைத்துக்கொள்வதற்கு ஓர் இயக்கம் ஆரம்பித்தனர். 1917-ல் ரூஸ்வெல்ட் இதுபற்றிய பிரச்சினைகளைப் பரிசீலனை செய்ய ஓர் உள்நாட்டு நீர்ப்பாதைக் குழுவை (Inland Waterway Commission) அமைத்தார். இத் துறையில் நடத்திய போராட்டத்தின் விளைவாக, 1911-ல் ஒஹியோவில் படகுகள், கப்பல்கள் முதலியவற்றை ஓட்டுவதை நல்ல முறையில் அமைக்க 10,000,000 டாலரை அரசினர் ஒதுக்கினர். இல்லினாய்ஸ் இராச்சியம் 'ஏரியிலிருந்து குடாவரை, ஆழமுள்ள நீர்ப்பாதை'த் (Lake-to-Gulf Deep Waterway) திட்டத்தை ஆரம்பித்தது. கலாட்டினில் (Gallatin) ஆரம்பித்த அட்லான்டிக் கரையில் செல்லும் நீர்ப்பாதைத் திட்டத்தைப் புதுப்பித்தனர். 1909-ல் ஒரு தனிப்பட்ட நிறுவனம் காடு முனையின் (Cape Cod) குறுக்கே செல்லும் ஒரு நீர்ப்பாதையை ஆரம்பித்தது. நியூயார்க் திட்டத்தைச் சிறந்த முறையில் அமைத்ததை ஒரு பெரிய சாதனை என்று கருதலாம். 440 மைல் நீளமுள்ள கால்வாயைப் புதுப்பித்துச் சிறந்த முறையில் அமைத்தனர். 350 மைல் நீளமுள்ள ஆறுகளையும், ஆங்காங்குள்ள ஏரிகளையும் கால்வாயுடன் இணைத்தனர். 1903-ல் அரசினர் 101,000,000 டாலரைக் கால்வாய்களைச் சிறப்பிக்கும் வேலைக்காக ஒதுக்கினர். பெரிய ஏரிப்பகுதிகளுடைய பண்டங்கள் மீண்டும் நீர்ப்பாதைகளில் செல்லும் என்று நியூயார்க் மக்கள் நம்பினார்கள்.

மற்ற இடங்களில் கால்வாய்களின் பயன் குன்றிய போதிலும், பெரிய ஏரிகளை மக்கள் அதிகமாகப் பயன்படுத்தினர். இப் பகுதியில் போக்குவரத்துக்குச் சாதகமான பல நலன்கள் உள. இந்த ஏரிகள் அமைந்துள்ள அட்சரேகையில் இருக்கும் மற்ற இடங்களைவிட இவை ஆண்டு முழுவதும் தொலைவிலுள்ள இடங்களுக்குச் செல்வதற்கு வசதிகள் பெற்றிருந்தன. மற்றக் கால்வாய்களைவிட இவைகளைச் சிறந்த நிலையில் வைத்துக்கொள்வதற்கு அதிகச் செலவு செய்ய வேண்டியதில்லை. எனவே, கட்டணங்களும் குறைவாக இருந்தன. 1900-ல் சிகாகோவிலிருந்து நியூயார்க்குக்கு ஒரு புஷல் (bushel) கோதுமையை ஏரி, கால்வாய் வழியாக ஏற்றிச் செல்வதற்கு 4.42 சென்டுகளும், ரெயிலில் ஏற்றிச் செல்வதற்கு 9.98 சென்டுகளும் கொடுக்கவேண்டியிருந்தது. 1920-ல் கால்வாயின் கட்டணம் 14.60 சென்டுகளாகவும், ரெயில்வே கட்டணம் 16.68 சென்டுகளாகவும் இருந்தன. மேலும்,

கனமான கச்சாப் பொருள்களை நீர்ப்பாதைகளில் அனுப்புவதே சிறந்த முறையாகும். நிலக்கரியை வடக்கு, மேற்குப் பகுதிகளுக்கு அனுப்புகின்றனர். திரும்பிவரும் கப்பல்கள் சுபீரியர் ஏரிப்பகுதியிலிருந்து கனிப்பொருள், மாவு, தானியம், மரம் முதலியவற்றை ஏற்றிவரும். பெரிய ஏரிகளில் கப்பல்கள்மூலம் செலுத்திய பண்டங்களின் மொத்த எடை 1860-ல் 467,700 ஆகவும், 1950-ல் 169,881,000 ஆகவும் இருந்தது. சால்ட் ஸ்டி மேரி கால்வாய் வழியாகச் செலுத்திய பண்டங்கள் 1860-ல் 403,659 டன்கள், 1950-ல் 106,140,000 டன்கள் எடையைக் கொண்டவையாக இருந்தன.

தொலைபேசி, தந்தி, கம்பியில்லாத் தந்தி அல்லது வான்தந்தி

19ஆம் நூற்றாண்டின் இறுதியில் தொலைபேசியை எங்கும் மக்கள் பயன்படுத்தினர். இக் கருவியைக் கண்டுபிடித்ததால், பல மிகப் பெரிய நலன்களை உலகம் அடைய முடிந்தது. தொலைபேசி ஒரு புதிய சகாப்தத்தையே ஆரம்பித்துவிட்டது என்று சொல்லலாம். மின்சாரத்தின்மூலம் மனிதனுடைய குரலைத் தொலைவிலுள்ள இடங்களில் கேட்கும்படி செய்ய முயற்சி செய்தனர். இம் முயற்சியில் வெற்றிபெற்ற அலெக்சாந்தர் கிரஹாம் பெல் (Alexander Graham Bell) 1876-ல் தன் துணைவேலைக்காரர் தாமஸ் ஏ. வாட்சனுடன் தொலைபேசியில் பேசினார். இவ்விருவரும் போஸ்ட்டனுக்கும் மஸாசுஸெட்ஸில் உள்ள கேம்பிரிட்ஜ்போர்ட்டுக்கும் இடையே தொலைபேசி வழியை அமைத்து, இவ்விரு ஊர்களிலிருந்து பேசினார்கள். அதே ஆண்டில் பெல் ஓர் உற்பத்தி உரிமையைப் பெற்றார். அமெரிக்காவிலே தோன்றிய இந்தத் தொழில் எங்கும் பரவ ஆரம்பித்தது.[17] இன்று இந்த நாட்டில் உலகிலுள்ள தொலைபேசிகளுள் 60 சதவீதம் இருக்கின்றன. 1880-ல் 34,305 மைல் தொலைபேசிக் கம்பிகள் இருந்தன. அமெரிக்கத் தொலைபேசி—தந்திக் கம்பெனி ஒரு பெரிய ஹோல்டிங் கம்பெனியாகும். இது 1952-ல் 159,000 000 மைல்கள் நீளமுள்ள தொலைபேசி வழிகளைத் தன் ஆதிக்கத்தில் கொண்டிருந்தது. 1900-ல் அது 855,000 தொலைபேசிகளைக் கொண்டிருந்தது. இவ்வெண்ணிக்கை 1915-ல் 9,172,000-க்கு உயர்ந்தது. நடுத்தர வகுப்பினர் இதைப் பயன்படுத்த முடிந்தது. 1958-ல் 54,700,000 தொலைபேசிகள் அதன் கண்காணிப்பில் இருந்தன. 1887-ல் நியூயார்க்குக்கும்

[17] பெல், ஸ்காட்லாந்து நாட்டைச் சேர்ந்தவர்; தமது பாலியப் பருவத்தின் முற்பகுதியில் அமெரிக்காவுக்கு இவர் வந்தார்.

ஃபிலடெல்ஃபியாவுக்கும் இடையே ஒரு வழியை அமைத்தனர். மிகத் தொலைவிலுள்ள இடங்களையும் இணைக்கும் இத் தொலை பேசியை 1887-ல் பயன்படுத்த ஆரம்பித்தனர். ஆனால், இம் முயற்சி 1915-ல்தான் முழு வெற்றி கண்டது. 1915-ல் பெல் தன்னுடன் வேலை செய்யும் வாட்சனுடன் இக் கருவியைப் பயன்படுத்திப் பேசினார். அமெரிக்கத் தொலைபேசி—தந்தி கம்பெனியின் (American Telephone and Telegraph Company) ஆராய்ச்சிக் குழுவினர் இக் கருவியில் பல முன்னேற்றங்களைச் செய்தனர். இவ்வாராய்ச்சிகளின் பலனாக அடுத்த 15 ஆண்டு களில் கணிசமான முன்னேற்றம் ஏற்பட்டது.

தொலைபேசி நமது தொடர்பு முறைகளில் ஒரு புரட்சியை ஏற்படுத்தியது; தந்தியும் இதேசமயம் முன்னேற்றமடைந்தது. உள்நாட்டுப் போர் தந்தியின் முன்னேற்றத்துக்கு ஒரு தூண்டுதலைக் கொடுத்தது. 1862-ல் கண்டத்தின் குறுக்கே ஒரு தந்தி வழியை அமைத்தனர். அக் காலத்திலிருந்து இத் துறையில் விரைவான முன்னேற்றம் ஏற்பட்டது. 1945-ல் அமெரிக்காவில் 276,084 மைல்கள் தந்திக் கம்பிகள் இருந்தன. உலகிலுள்ள தந்தி வழிகளில் ஒரு கணிசமான சதவீதம் அமெரிக்காவில் இருந்தது. மக்கள் 236,453,000 தந்திகளை இவ் வழிகளில் அனுப்பினர். புதிய கண்டுபிடிப்புகள் புதிய வழிகளை அமைப்பதற்கும், பழைய தொழில் விரிவடைவதற்கும் உதவி செய்தன. 1872-ல் ஜே. பி. ஸ்டீர்ன் (J. B. Stearn) என்பவர் இரண்டு செய்திகளை ஒரே சமயத்தில், ஒரே வழியில் அனுப்பும் முறையைக் கண்டுபிடித்தார். கம்பிகளை மேலும் பயன்படுத்த முடிந்தது. நான்கு செய்திகளை ஒரே வழியில் ஒரே சமயத்தில் அனுப்பும் முறையையும் கண்டுபிடித்தனர். இதன் பிறகு பல செய்திகளை அனுப்பும் முறையையும் கண்டு பிடித்தனர். 1858-ல் சைரஸ் ஃபீல்ட் (Cyrus Field) என்பவர் நீர்மூழ்கிக் கப்பல் இக் கருவியைப் பயன்படுத்தும் முறையைக் கண்டுபிடித்தார். இக் கண்டுபிடிப்பு 1866-ல் முழுமை பெற்றது. கடல் தந்தியையும் கண்டுபிடித்தனர். தொலை அச்சும் (Printing telegraphy) படிப்படியாக வளர்ந்தது. இத் துறையில் பல முறைகளைப் பின்பற்றினர். அமெரிக்காவில் தந்தி வழிகள் அனைத்தும் தனியார் வசமே இருக்கின்றன. மேற்கு யூனியன் தந்திக் கம்பெனி (Western Union Telegraph Company) தபால்—தந்தி நிறுவனத்துடன் (Postal Telegraph Inc.,) 1943-ல் இணைந்தது. இந்த ஆண்டிலிருந்து மேற்கு யூனியன் தந்திக் கம்பெனி என்ற பெயருடன் இந்த நிறுவனம் தொழில் நடத்துகின்றது. தந்தியும் கடல்வழித் தந்தியும் 1927-ல் உச்ச

நிலையை அடைந்தன. ஆனால், இந்த ஆண்டுக்குப்பின் தொலை பேசி, வான்தந்தி முதலியவற்றின் போட்டியைச் சமாளிக்க வேண்டியதாயிற்று.

வான்தந்தி இந்த நூற்றாண்டின் ஆரம்பத்தில் கண்டு பிடிக்கப்பட்டது. இக் கருவியின் அடிப்படைத் தத்துவத்தைப் பயன்படுத்திப் பல சோதனைகளைப் பலர் செய்தனர். ஆனால், இதை முதன்முதலில் இத்தாலிய நாட்டைச் சேர்ந்த குக்ளியல்மோ மார்க்கோனி (Guglielmo Marconi) என்பவர் கண்டுபிடித்துப் பயன்படுத்தினார். மார்க்கோனி இங்கிலாந்தில் 1896-ல் உற்பத்தி உரிமையைப் பெற்றார். 1901-ல் கார்ன்வாலில் உள்ள போல்து (Poldhu) நிலையத்தில் அனுப்பிய செய்தியை நியூஃபௌண்ட்லாந்தில் உள்ள செயின்ட் ஜான் என்ற இடத்தில் இவர் கேட்டார். முதல் உலகப்போர் ஆரம்பித்ததும் ஒவ்வொரு கப்பலும் வான்தந்திக் கருவிகளைக் கொண்டிருந்தது. இதற்கு வேண்டிய நிலையங்களை ஆங்காங்கே நிறுவினர். இதை வர்த்தகத்திற்கு நாடெங்கும் பயன்படுத்தினர். தந்தியில்லாத் தொலைபேசி (Wireless telephony), ரேடியோ முதலியவை வளர்ச்சியடைய இக் கண்டுபிடிப்பு உதவியது.

அஞ்சல் அலுவலகம் (Post Office)

கடிதங்களைச் சேரவேண்டிய இடங்களுக்குச் செலுத்துவது அரசாங்கத்தின் பணிகளுள் மிக முக்கியமானதாகும். கடிதங்களைச் செலுத்துவதைத் தடை செய்வோர் பெரிய குற்றவாளிகள் எனக் கருதப்படுவார்கள். 1860-லிருந்து அஞ்சல் முறை வளர்ச்சியடைந்தது. 1816ஆம் ஆண்டு அஞ்சல் சட்டத்தை நிறைவேற்றினர். இதன்படி 30 மைல்களுக்குள் செல்லும் ஒரு தாளில் அடங்கிய கடிதத்திற்கு 6 சென்டுகளைக் கட்டணமாக வசூல் செய்யலாம். இச் சட்டம் 1845 வரை அமலில் இருந்தது. 1847-ல் கட்டணங்களைக் குறைத்தனர். ஐந்து, பத்து சென்டு தபால் வில்லைகளைப் புகுத்தினர். கட்டணங்களை முதலிலேயே செலுத்திவிடவேண்டும். 1861-ல் இக் கட்டணங்களை மேலும் குறைத்தனர். 3,000 மைல்களுக்குட்பட்ட இடங்களுக்கு அரை அவுன்சு எடையுள்ள கடிதங்களுக்கு மூன்று சென்டுகளையே கட்டணமாகப் பெற்றனர். 1883-ல் ஓர் அவுன்சு எடையுள்ள முதல் வகுப்பு மெயில் கடிதங்களுக்குச் செலுத்தவேண்டிய கட்டணம் இரண்டு சென்டுகள். 1854-ல் ரிஜிஸ்டர் கடிதமுறையை ஆரம்பித்தனர். லிங்கன் பதவியில் இருந்த காலத்தில் ரெயில்வேத் தபால் முறை (1862), மணிஆர்டர் முறை (1864), வரையற்ற

பட்டுவாடா முறை முதலியவைகளை ஆரம்பித்தனர். கிளீவ்லாந்து காலத்தில், 1896-ல் கிராமாந்தரங்களிலும் வரையற்ற பட்டுவாடா முறையை (Free delivery system) ஆரம்பித்தனர். 1957-ல் 1,586,456 மைல்கள் கொண்ட 31,669 வழிகளில் தபால் பணியை அஞ்சல்துறை மக்களுக்குச் செய்தது. 1838-ல் ஒவ்வோர் இருப்புப்பாதையும் ஒரு தபால் வழியாயிற்று. ஆனால், மக்கள் அதிகம் குடியேறாத மேற்குப் பகுதிகளில் இருப்புப்பாதைகள் இல்லை. இப் பகுதிகளிலும் தபால்களை அனுப்பினர். புதிய வாய்ப்புகளைப் பயன்படுத்திக் கொள்ள எப்பொழுதும் தயாராக இருந்த மத்திய அரசாங்கம் 1918-ல் ஆகாயவிமானங்களை இத் துறையில் பயன்படுத்தியது. இராணுவ விமானங்கள் 1918-ல் முதன்முதலாகக் கடிதங்களை நியூயார்க்கிலிருந்து வாஷிங்டன் நகரத்திற்கு எடுத்துச் சென்றன.

அண்மைக் காலத்தில் அரசாங்கம் எக்ஸ்பிரஸ், பாங்குத் தொழில் முதலிய இரு துறைகளிலும் தன் ஆதிக்கத்தைச் செலுத்துகின்றது. ஆனால், இத் துறைகளில் அரசினர் புகுந்ததைப் பலர் வெறுக்கின்றனர். அரசினர் அஞ்சல் சேமிப்பு முறையை (Postal Savings System) 1910-ல் ஆரம்பித்தனர். இதன்மூலம் குறைந்த வட்டியுடன், எந்தவித ஆபத்தும் இல்லாத முதலீட்டுக்கு ஏழைகளுக்கு அரசினர் வாய்ப்புகள் கொடுத்தனர். ஓராண்டுக் காலத்திற்குச் செய்யும் டெபாசிட்டுக்கு 2 சதவீதம் வட்டி கொடுத்தனர். வட்டி மிகவும் குறைந்திருந்ததால், மக்கள் மிகுதியான தொகையை டெபாசிட்டில் முதலீடு செய்யவில்லை. 1913-ல் புகுத்திய உள்நாட்டுப் பார்சல் முறை மக்களுக்குச் சிறந்த பயனைக் கொடுத்தது. சிறிய பொருள்களை அவர்கள் விரைவாக எளிய முறையில் மற்ற இடங்களுக்கு அனுப்ப முடிந்தது. சில தொழில்கள் அஞ்சல் வசதிகளையே நம்பியிருக்கின்றன. குடியானவன் தபால் முறையினால் சிறந்த பயனைப் பெற்றான். இரண்டாந்தரக் கடிதங்களாகிய பத்திரிகைகள், தினசரிப் பத்திரிகைகள் முதலியவற்றை மத்திய அரசாங்கம் குறைந்த கட்டணங்களைப் பெற்றுப் பல இடங்களுக்கு எடுத்துச் செல்கின்றது. ஆனால், இவ் வசதிகள் ஓரளவு கலாசாரத்தை உயர்த்தாமல், தாழ்த்துவதற்கே பயன்படுகின்றன. இவைகளுடைய அடக்கச் செலவை வரி கொடுக்கும் மக்கள் ஏற்றுக்கொள்கின்றனர். தபால் துறை 1860-ல் 8,518,000 டாலர்களையும், 1957-ல் 2,508,809,000 டாலர்களையும் பெற்றது. இதிலிருந்து தபால் துறையின் முன்னேற்றம் விளங்குகிறது.

மேலும் படிக்கவேண்டிய நூல்கள்

ஜான் மூடி (Moody, John), 'The Railroad Builders.'

ஆர். இ. ரீகல் (Riegel, R. E.), 'Story of Western Railroads,' chaps. 1–8.

எலியட் ஜோன்ஸ் (Jones, Eliot), 'Principles of Railway Transportation,' chaps. 5–15 (survey of legislation).

ஸ்டுவார்ட் டேகெட் (Daggett, Stuart), 'Principles of Inland Transportation,' chap. 6 (street and inter-urban railroads).

எச். ஜி. மௌல்ட்டன் (Moulton, H.G.), 'Waterways *vs.* Railways,' chaps. 1–5, 15, 19.

எச். யு. ஃபாக்னர் (Faulkner, H.U.), 'Decline of Laissez Faire,' chaps. 9–10.

எஃப். ஃபுளுகல், எச். யு. ஃபாக்னர் (Flugel, F., and Faulkner, H. U.), 'Readings in the Economic and Social History of the United States,' chap. 15.

24. 1860-லிருந்து நிதிமுறையின் வரலாறு

உள்நாட்டுப் போருக்கு நிதியளித்தல்

அமெரிக்கப் பொருளாதார வரலாற்றின் மற்றப் பகுதிகளை விட உள்நாட்டுப் போர், நாட்டின் நிதிமுறையை அதிகம் பாதித்தது. உள்நாட்டுப் போரைத் தொடர்ந்து நிதி முறையில் புரட்சிகரமான விளைவுகள் ஏற்பட்டன. போர் நாட்டுச் செலவுகளை அதிகரித்தது. எனவே, 1861–ல் பாது காப்பு வரிகளை உயர்த்தினர். நாட்டில் கூட்டரசு பாங்கு முறை (Federal Banking System) வளர்ந்தது. ஆணைச் செலா வணித் தாள் (Fiat paper money) புழக்கத்தில் வந்தது. இந்த நிலையில் சிலர் செலாவணிப் பெருக்கமும் பணவீக்கமும் வேண்டுமென்றும், சிலர் செலாவணிச் சுருக்கம் வேண்டு மென்றும் வாதாடினர். அக் காலத்து நிலையில் போருக்காகச் செய்த செலவு ஆரம்ப காலத்தில் யாரும் நம்பமுடியாத அளவு மிகுதியாகிவிட்டது. வருவாய்த்துறைச் சிறப்பு ஆணையராகிய (Special Commissioner for Revenue) டேவிட் ஏ. வெல்ஸ் (David A. Wells) என்பவர் 1869-ல் போர்க் காலத்திலும் அதன் பின்பும் $8\frac{1}{4}$ ஆண்டுகளில் அமெரிக்கா 4,171,914,498·33 டாலர்களைச் செலவு செய்தது என்று கணக்கிட்டார். அவ ருடைய கணக்குப்படி இதைத் தவிர, 2,000,000,000 டாலர் களை அரசினர் உபகாரச் சம்பளமாகக் கொடுத்தனர். இந்தச் செலவுகளைத் தவிர மத்திய அரசாங்கமும் தென்பகுதி 'கூட் டாட்சி இராச்சியங்களும்' (Confederate States) நேரடியாகவும் மறைமுகமாகவும் 4,823,000,000 டாலர்கள் மதிப்புள்ள சொத்துகளை இழந்தன. 'இந்த மதிப்பீடுகள் தாழ்ந்தவை யாகவும் சரியானவையாகவும் இருக்கின்றன. இப்படி இழந்த சொத்துகளைக்கொண்டு ஒன்பதாயிரம் மிலியன் டாலர்கள் மதிப்புள்ள சொத்துகளை உற்பத்தி செய்திருக்கலாம். அடிமை களின் (பொருளாதார) மதிப்பைப்போல் இது மூன்று மடங் காகும். தென்பகுதி இராச்சியங்கள் அடிமைகளைக்கொண்டு ஓராண்டில் அதிகமாக உற்பத்தி செய்யும் பொருள்களின்

மதிப்பைப்போல் இரண்டு மடங்கு மதிப்புள்ள தொகையை மொத்த இழப்புக்கு வட்டியாகப் பெறலாம்' என்று வெல்ஸ் கூறினர்.[1]

போர்க் காலத்தில் (4 ஆண்டுகளும்) ஆண்டுதோறும் செய்த செலவை இதற்குமுன் அமெரிக்க வரலாற்றிலேயே அரசினர் செய்ததில்லை. எனவே, காங்கிரஸ் எல்லா வழிகளையும் பின்பற்றி வருமானத்தைப் பெருக்கிக்கொண்டது. மத்திய அரசின் வருமானத்தில் ஏற்றுமதி, இறக்குமதி வரிகள் ஒரு கணிசமான தொகையைக் கொடுத்தன. ஜே. எஸ். மாரில் (J. S. Morrill) என்பவர் ஒரு புதிய வரியைப்பற்றிய மசோதாவை செனட் சபையில் புகுத்தினர். 1861-ல் மார்ச்சு மாதம் 2ஆம் தேதி லிங்கன் பதவிக்கு வருவதற்குமுன் செனட் இம் மசோதாவை இயற்றியது. இந்தச் சட்டம் 1857 முதல் இருந்த குறைந்த வரிகளை உயர்த்தி, 1846ஆம்ஆண்டின் வாக்கர் வரியையும் (Walker Tariff) உயர்த்தியது. வரிகள் சராசரி 25 சதவீதம் உயர்ந்தன. இந்தச் சட்டம் வருமானத்தை வேண்டிய அளவு உயர்த்தவில்லை. அடுத்து வந்த ஆண்டுகளில் சட்டங்கள் வரிகளை மேலும் உயர்த்தின. 1864-ல் இவ்வுயர்வு 47 சதவீதமாயிற்று.

உள்நாட்டு வர்த்தகமும், பல பண்டங்களும் வரிகளுக்குட்பட்டிருந்தன. இந்த வரிகள் உயர்ந்தன. இதை ஒட்டியே ஏற்றுமதி இறக்குமதி வரியையும் உயர்த்தினர். ஆயத்தீர்வைகளுக்கு (excise duties) அரசினர் பண்டங்களைத் தேர்ந்தெடுத்தது, டானிபுரூக் சந்தையில் (Donnybrook Fair) ஓர் அயர்லாந்து நாட்டைச் சேர்ந்தவன் பெற்ற அறிவுரையை ஒத்திருந்தது. 'எப்பொழுது நீ ஒருவன் தலையைப் பார்த்தாலும் அடி; எப்பொழுது ஒரு பண்டத்தைப் பார்த்தாலும் அதற்கு ஒரு வரி விதி' என்ற அறிவுரையை ஐயர்லாந்தைச் சேர்ந்தவன் பெற்ருன்.[2] போர் முடிவடைந்த காலத்தில் ஏற்றுமதி இறக்குமதி வரிகள் கொடுத்த தொகையைப்போல் இரண்டு மடங்கு மதிப்புள்ள தொகையை உள்நாட்டுத் தீர்வைகள் கொடுத்தன. 1861-ல் முதன்முதலில் வருமான வரியை விதித்தனர். 800 டாலருக்கு மேற்பட்ட வருமானத்தைக் கொண்டவர்கள் 3 சதவீதம் வரி கொடுக்கவேண்டும். இந்த வரியை 1862-லும்

[1] Report of the Special Commissioner of the Revenue,' 1869, Executive Document No. 27, House of Representatives, 41st Cong. 2nd Sess., p. VI. 1951வரை 8,169,506,000 டாலர்களை உள்நாட்டுப் போர்க் காலத்திலிருந்து பலருக்கு உதவிச் சம்பளமாகக் கொடுத்தனர்.

[2] டாசிக் (F. W. Taussig) என்பவர் இதைத் தனது நூலில் குறிப்பிட்டிருக்கின்ருர்; 'Tariff History of the United States,' 5th ed., p. 164.

1865-லும் உயர்த்தினர். 600-லிருந்து 5,000 டாலர்வரை வருமானம் பெற்றவர்கள் 5 சதவீதத்தையும், 5,000-க்கு மேற்பட்ட வருமானத்தைக் கொண்டவர்கள் 10 சதவீதத்தையும் வரியாகக் கொடுக்கவேண்டும். 347,000,000 டாலர் வருமானத்தை அரசினருக்கு அளித்த இந்த வரியை 1872-ல் நீக்கி விட்டனர்.

பல வரிகளை விதித்தபோதிலும், இவைகள்மூலம் அதிகமான வருமானத்தை அரசினர் சிறிது காலதாமதத்திற்குப் பின்பே பெற்றனர். இதேசமயம் பொதுக் கடன்பற்றிச் சச்சரவுகள் ஏற்பட்டன. முதலில், குறுகிய காலக் கடனைப் பெற்றனர். பிறகு, போர் எதிர்பார்த்தபடி சில மாதங்களுக்குள் முடியாததால் நீண்ட காலக் கடனைப் பெற்றனர். 1865ஆம் ஆண்டு செப்டம்பர் மாதம் முதல் தேதி பொதுக் கடன் உச்சநிலையை அடைந்தது. நாட்டின் மொத்தக் கடன் 2,846,000,000 டாலராக இருந்தது. இக் கடனுக்குப் பலவித வெண்ணிலைக் கடன் பத்திரங்களைப் பயன்படுத்தினர். 1866-ல் ஜூன் மாதம் 'ஒன்பது தவணைக் காலங்களில் முதிர்வுபெறும் (பலதரப்பட்ட) கடன் பத்திரங்கள் ஐந்து வெவ்வேறு வட்டி வீதங்களைக் கொடுக்கக் கூடியவையாக இருந்தன'. சில கடன்களை நாணயங்களாகவும், சிலவற்றைச் செலாவணியாகவும் கொடுக்கவேண்டும். இவைகளில் ஒன்பதில் எட்டுப் பங்கு குறுகிய காலப் பத்திரங்களாக இருந்தன.

உள்நாட்டுப் போர் பல தீய விளைவுகளை ஏற்படுத்தியது. 'அரசாங்கத்தின் செல்வாக்கை அடிப்படையாகக்கொண்டு செலாவணித் தாள்களை வெளியிட்டனர்.' இதற்குமுன் நெருக்கடியான காலங்களில் கருவூலப் பத்திரங்களை (Treasury notes) வெளியிட்டிருக்கின்றனர். ஆனால், செலாவணித் தாள்களை (Currency notes) வெளியிட்டதில்லை. நாட்டில் உள்ள 1,600 பாங்குகள் செலாவணித் தாள்களை (Bank notes) வெளியிட்டிருக்கின்றன. அரசாங்க நாணயசாலைகள் நாணயங்களை அச்சிட்டு வெளியிட்டன. 1861-ல் 'தரிசனப் பத்திரங்களையும்'[3] (Demand Notes) வெளியிட்டனர். 'உள்நாட்டுப் போர்க்காலத்தில் இவைகளே அமெரிக்கச் செலாவணியாக இருந்தன. அரசினர் உலோகத்தை மிகுதியாக இழந்ததால், 1861-ல் வெளியிடுவதைக் கைவிட்டனர். பாங்குகளும் உலோகத்தைப் பணமாகப் பயன்படுத்துவதைக் கைவிட்டன. பசிஃபிக் கடற்கரையைத் தவிர மற்ற இடங்களில் உலோகச் செலாவணியை

[3] இப் பத்திரங்களைச் சுங்கச் சாவடிகளில் பெற்றுக்கொண்டனர். ஆகையால், கருவூலம் உலோகத்தைப் பெற்றது. உலோகத்தையே (பணமாகச்) செலுத்தும் பழக்கம் விரைவில் மறைய ஆரம்பித்தது.

மக்கள் பதுக்கினர். புழக்கத்தில் தேவைப்பட்ட செலாவணிக்காக உலோக நாணயங்களை இராச்சியப் பாங்குகள் கொடுக்க முடியவில்லை.

கிரீன்பாக்குகள் (Greenbacks)

நன்மதிப்பை அடிப்படையாகக்கொண்டு 150,000,000 டாலர் மதிப்புள்ள செலவாணித் தாள்களை வெளியிடுவதற்கு 1862ஆம் ஆண்டு பிப்ரவரி மாதம் 25ஆம் தேதி ஒரு சட்டமியற்றினர். இச் செலவாணித் தாள்கள் சட்டபூர்வமானவை. இதற்குப்பின் சட்டங்களை இயற்றி, 450,000,000 டாலர் மதிப்புள்ள கிரீன்பாக்குகளை வெளியிட ஏற்பாடுகளைச் செய்தனர். ஏற்றுமதி இறக்குமதி வரிகள், பொதுக் கடனுக்குக் கொடுக்க வேண்டிய வட்டி முதலியவை நீங்கலாக, மற்ற எல்லாப் பொதுக் கடன்களையும் தனிப்பட்டோரின் கடன்களையும் இந்தத் தாள்களைச் செலுத்தித் தீர்க்கலாம். இத் தாள்களின் புறத்தில் பச்சை மசியைப் பயன்படுத்தி எழுத்துகளை அச்சிட்டதால், மக்கள் இவைகளை கிரீன்பாக்குகள் என்றழைத்தனர். இதைத் தவிர, 50,000,000 டாலர் மதிப்புள்ள குறைந்த மதிப்புள்ள சிறிய நாணயங்களைச் செய்வதற்கு நாணயசாலைக்கு அரசினர் ஆணையிட்டனர். மூன்று சென்டு மதிப்புக்கொண்ட இந்த நாணயங்களை மக்கள் போர்க்காலத்தில் பதுக்கிவைத்த நாணயங்களுக்குப் பதிலாக வெளியிட்டனர். அரசினர் பழைய நாணயங்களைப் பழக்கத்திலிருந்து மீட்சி செய்துவிட்டனர். 1865 செப்டம்பர் முதல் தேதி 433,160,000 டாலர் மதிப்புள்ள செலவாணித் தாள்களை வெளியிட்டிருந்தனர். இது தவிர, 26,344,000 டாலர்கள் பெறுமானமுள்ள, குறைந்த மதிப்புள்ள தாள்களையும் வெளியிட்டிருந்தனர்.[4] மற்ற அரசாங்கத்தின் பொறுப்புகளையும்

[4] இந்த மாறுதல்கள் ஏற்படுவதற்குமுன் மக்கள் தம்மிடமிருக்கும் சிறிய நாணயங்களை மாற்றிக்கொள்ள விரும்பினர். இந்த நாணயங்களுக்குப் பதிலாக மக்கள் தபால் வில்லைகள், பழைய ஸ்பானிய கால் டாலர்கள் (old Spanish quarter dollars), இரண்டு அல்லது நான்கு பகுதிகளாகக் கிழிக்கப்பட்ட பாங்கு உண்டியல்கள் (Bank bills), டிக்கட்டுகள், முதிர்வு பெறாத உண்டியல்கள், பாங்குகள், தனிப்பட்டவர்கள், நிறுவனங்கள், நகராண்மைக் கழகங்கள் முதலியோரின் பொறுப்புகள் (obligations) முதலியவற்றைச் செலாவணியாகப் பயன்படுத்தினர். இவைகளை 'ஷின்பிளாஸ்டர்ஸ்' (Shinplasters) என்று அழைத்தனர். தனிப்பட்டோர் செலாவணிகளை அச்சிடுவதைக் காங்கிரஸ் தடைசெய்தது. முதலில் தபால் வில்லைகளைப் பயன்படுத்தலாம் என்று அரசினர் ஆணையிட்டனர். பசையுடன் இருக்கும் தபால் வில்லைகளைப் பயன்படுத்துவது மிகத் தொல்லையான காரியமானதால், செலாவணித் தாள்கள் அச்சிடும்படி அஞ்சல் அலுவலகத் துறைக்கு அரசினர் ஆணையிட்டனர். ஐந்துமுதல் ஐம்பது சென்டுகள்வரை மதிப்புள்ள தாள்களை இத்துறை வெளியிட்டது. 1863 மே மாதம் 27ஆம் தேதி 20,000,000 டாலர்கள் மதிப்புள்ள செலாவணித் தாள்கள் புழக்கத்திலிருந்தன.

(obligations) செலாவணியாகப் பயன்படுத்தினர். ஆனால், இவை வட்டியைப் பெறக்கூடியவை. போரின் விளைவாக மிகுதியான ஆணைச் செலாவணி புழக்கத்தில் இருந்தது. கிரீன்பாக்குகள் பற்றிய பல கருத்து வேற்றுமைகள் இருந்தன.

சாதாரணமாகக் கிடைக்கும் வருமானத்தைக்கொண்டே உள்நாட்டுப் போரை நடத்தியிருக்கலாம். ஆனால், போர்க் காலத்தில் நாட்டின் நிதியைச் செம்மையானமுறையில் நிருவாகம் செய்யவில்லை. சால்மன் பி. சேஸ் (Salmon P. Chase) என்பவர் 1864ஆம் ஆண்டு ஜூன் மாதம்வரை அமெரிக்கக் கருவூலத்தின் செயலாளராகப் பணியாற்றினார். இவர் தம் கொள்கையை இதற்குமுன் நடந்த போரின் அனுபவத்தை ஒட்டியே வகுத்துக்கொண்டார். 'கடன் வாங்கிப் போர்ச் செலவைச் சமாளிக்க வேண்டும். இக் கடனைச் சமாளிக்க வரிகளை உயர்த்தவேண்டும்' என்பதே இவர் கொள்கையின் அடிப்படைத் தத்துவம். 1861, 62ஆம் ஆண்டுகளின் நிதி நிருவாகத்தை 'ஒரு தாற்காலிகமான ஏற்பாடே' என்று சம்னர் (Sumner) கூறுகின்றார். பிறகு நடந்த போர்களுடன் உள்நாட்டுப் போரை ஒப்பிட்டால், சம்னருடைய கருத்துச் சற்றுத் தீவிரமானதாக இருக்கின்றது என்பதை நாம் உணரலாம். வரிகளைச் சரிவர விதித்துப் போரின் செலவுகளைச் சமாளிக்காதது நமது நிதி நிருவாகத்தின் பெரிய குறைபாடாகும் என்பது பெரும்பான்மையான மாணவர்களின் கருத்து. 1862 முதல் 1865 வரை மொத்த வருவாயில் கால் பங்குக்குச் சற்று அதிகமான தொகையையே வரிகள்மூலம் பெற்றனர்.[5]

தேசீய பாங்கு முறை

அமெரிக்காவில் நிறுவப்பட்ட இரண்டாவது பாங்கு 1836-ல் மறைந்தவுடன், மத்திய அரசாங்கம் பாங்குகளை மேற்பார்வையிடுதலிலிருந்து 1863-ல் தேசீய பாங்கு முறை தோன்றும்வரை பின்வாங்கியது. சிறிது காலம் தன் பணத்தை மாநில அரசுகள் கொடுத்த சாசனத்தின் அடிப்படையில் அமைந்த பாங்குகளில் டெபாசிட்டாக வைத்துக்கொண்டது. 'சுதந்திரத்துடன் இயங்கும் கருவூலங்களை அமைத்து அதன்மூலம் தனது உண்டியல் தொகைகளைச்

[5] போர்க்காலத்தில், நான்கு ஆண்டுகளில், நாடு 305,360,451 டாலர்களை வாணிக வருவாயாகப் பெற்றது. (கருவூலப் பத்திரங்கள் உட்பட) மொத்தம் 2,621,916,786 டாலர்களைக் கடன் பெற்றது. கடனும் வட்டியும் 8·52 : 1 என்ற விகிதத்தில் 1861–62-ல் இருந்தன. 1864–65-ல் இந்த விகிதம் 2·95 : 1 என்று மாறியது. D. R. Dewey, op. cit., p. 299.

செலுத்தியது. தான் பெறவேண்டிய தொகைகளையும் மத்திய அரசாங்கம் இந்த பாங்குகள்மூலமே பெற்றது. அரசாங்கத்தின் கண்காணிப்பு மறைந்தவுடன், இராச்சிய பாங்குகள் கட்டுப்பாடற்ற முறையில் வளர்ந்தன. இவை வெளியிட்ட செலாவணித் தாள்களே புழக்கத்தில் மிகுதியாக இருந்தன. இத் தாள்கள் ஒரு பெரிய குழப்பத்தை ஏற்படுத்திவிட்டன. 1862-ல் 1,600 இராச்சிய பாங்குகள் இருந்தன. இவை பல இராச்சிய அரசுகளின் சட்டங்களை ஒட்டி அமைந்தவை.

இந்த பாங்குகள் தங்கள் செலாவணித் தாள்களுக்குக் கொடுத்த மதிப்பை மக்கள் ஏற்றுக்கொள்ளவில்லை. அவர்கள் இப் பாங்குகளிடம் கொண்டிருந்த நம்பிக்கையையும், தாங்கள் ஊர்களிலிருந்து செலாவணித்தாள்கள் வெளியிடப்படும் இடம் எவ்வளவு தொலைவில் அமைந்துள்ளதோ அதையும் பொறுத்து இத் தாள்களைத் தள்ளுபடி செய்தனர். ஏ. பார்ட்டன் ஹெப்பர்ன் கூறுவதுபோல், 'வெவ்வேறு மதிப்புக்கொண்ட 7,000 செலாவணித் தாள்களும், 4,000 போலித் தாள்களும் இருந்தன'.[6] இந்தப் பல்வேறு தாள்களின் மதிப்புகளை நிர்ணயம் செய்வது மிகக் கடினமாக இருந்தது. இதனால் ஏற்பட்ட தொல்லைகளை நாம் ஊகிக்கலாம். இந்தச் செலாவணித் தாள் குழப்பத்தை அகற்றுவதற்காகவே தேசியப் பாங்கு முறையை ஆரம்பித்தனர். போரின் விளைவாகத் தோன்றிய இப் பாங்கு முறை சிறந்த பயனைக் கொடுத்தது. இராச்சியப் பாங்குகளுடைய செலாவணித் தாள்களைப் புழக்கத்திலிருந்து நீக்கிவிட ஏற்பாடுகள் செய்தனர். இராச்சியப் பாங்குகளுடைய செலாவணித் தாள்களை நீக்குவதற்காகமட்டுமே தேசிய பாங்குகளை ஆரம்பிக்கவில்லை. இந்தத் தேசிய பாங்குகள் ஒரே விதமான சிறந்த செலாவணித் தாள்களை வெளியிடும் என்றும், அரசினர் பத்திரங்களை விற்பனைசெய்ய ஒரு மார்க்கெட்டை நிறுவும் என்றும், நாட்டின் நிதி நிருவாகத்தைச் சீர்திருத்தும் என்றும் மக்கள் எதிர்பார்த்தனர். இப் பாங்குகள்பற்றிய திட்டத்தை எல்லோரும் ஏற்றுக்கொண்டனர். இராச்சிய அரசினருடைய அனுமதியைக்கொண்டு இயங்கும் பாங்குகளைவிடத் தேசிய பாங்குகள் சிறந்தவை. 'இவை நாட்டில் வளரும் தேசிய உணர்ச்சிக்கு ஏற்றவையாக இருந்தன. தனிப்பட்டோருடைய

[6] A Barton Hepburn, 'History of Coinage and Currency in the United States,' p. 177. போலிச் செலாவணித் தாள்களைக் கண்டுபிடிக்க உதவுவதற்குத் தொகுத்த புத்தகம், 'ஹாட்ஜின் பாங்குச் செலாவணித் தாள்களைப் பாதுகாக்கும் முறை' (Hodge's Bank Note Safeguard) என்ற பத்திரிகையில் பிரசுரமானது. செலாவணித் தாள்கள்பற்றிய எல்லா விவரங்களும் இதில் பிரசுரிக்கப்பட்டன.

நிறுவனங்களை வெறுத்தவர்கள் தேசிய பாங்குகளை ஆதரித்தனர். அரசாங்கம், தொல்லைகளைக் கொடுக்கக்கூடிய பேரங்களைச் செய்யக்கூடாது என்று கருதியவர்களும் இந்த பாங்குகளை வரவேற்றனர். நாட்டின் முதலைக் கண்காணிப்பதில் அரசினர் முதல் இடத்தைப் பெறுவதற்கு இவை உதவும். மேலும், செலாவணித் தாள்கள் வெளியிட்டால் இந்த வெளியீடு அரசினர் நன்மதிப்பையும் தனிப்பட்டோர் நன்மதிப்பையும் பாதிக்கக்கூடும் என்று கருதியவர்களும் இந்த பாங்குகளை ஆதரித்தனர்' என்று பேராசிரியர் டூவி (Professor Dewey) குறிப்பிட்டார்.

1863-ல் தேசிய பாங்குச் சட்டத்தை இயற்றினர். இதை 1864-ல் மாறுதல் செய்தனர். இச் சட்டம் ஐந்து பேர்களுக்குக் குறையாத பங்குதாரர்களுக்குச் சாசனம் வழங்கியது. இவர்கள் ஆரம்பிக்கும் பாங்குகளுடைய மூலதனம் எந்த நகரங்களில் பாங்குகளை ஆரம்பிக்கின்றனரோ அதற்குத் தகுந்தவாறு குறைவாகவோ மிகுதியாகவோ இருத்தல் வேண்டும். இவர்கள், தங்களுடைய பாங்குகளின் மூலதனத்தில் $\frac{1}{3}$-க்குச் சமமான தொகையையும், அதனுடன் 30,000 டாலர்களையும் மத்திய அரசினரிடம் டெபாசிட்டாக ஒப்படைக்க வேண்டும். இத் தொகையை மத்திய அரசின் பத்திரங்களாக மாற்றி, அவைகளை அரசாங்கத்தினரிடம் கொடுக்கவேண்டும். இவர்களுடைய பாங்குகள் அரசினரிடமிருந்து செலாவணித் தாள்களைப் பெறும். இப்படிப் பெறும் தொகை, பாங்குகள் டெபாசிட்டு செய்த பத்திரங்களுடைய (மார்க்கட்டில் நிலவும்) மதிப்பில் 90 சதவீதத்துக்குச் சமமாக இருக்கும். பத்திரங்களை மதிப்பீடு செய்யும்பொழுது மார்க்கெட்டில் அவைகளுடைய மதிப்பு எவ்வளவு உயர்ந்தாலும், அவைகளுடைய உண்மையான மதிப்பைவிட உயர்ந்த மதிப்பை அவைகளுக்குக் கொடுக்கமாட்டார்கள். இப்படி வெளியிடும் தாள்கள் சட்டபூர்வமான செலாவணியாகும். இறக்குமதி வரிகள் நீங்கலாக மற்ற எல்லாவற்றிற்கும் இவைகளைப் பயன்படுத்தலாம். அரசினர் இத் தாள்களைத் தேசியக் கடனையும் அதன் வட்டியையும் திருப்பிக் கொடுப்பதற்கு மட்டும் பயன்படுத்தக்கூடாது. மற்ற எல்லாவற்றிற்கும் இத் தாள்களை அரசினர் பயன்படுத்தலாம். தேசிய பாங்குச் சட்டத்தின் பல கூறுகள், காப்பு நிதிகள், பங்குதாரர்களின் பொறுப்பு, பாங்குகளைத் தேசியக் கண்காணிப்புக்குட்படுத்துவது முதலியவற்றை நன்கு விளக்கி, டெபாசிட்டர்களைத் தக்க முறையில் பாதுகாத்தன. இப் பாங்குகள் காலதாமதமாகவே சாசனங்களைப் பெற்றன.

1865-ல் இராச்சிய பாங்குகளின் செலாவணித் தாள்கள் 10 சதவீத வரிக்குட்பட்டன. 1900-ல் இயற்றிய சட்டப்படி தேசிய பாங்குகள் டெபாசிட்டாக வைத்திருக்கும் தொகைக்குச் சமமான செலாவணித் தாள்களை வெளியிட முடியும். 3,000 பேர்கள் இருந்த ஊர்களில் 50,000 டாலர்களை முதலாகக் கொள்ளவேண்டுமென்ற சட்டத்தை மாற்றி, 25,000 டாலர்களை முதலாகக்கொண்டால் போதும் என்ற ஏற்பாட்டைச் செய்தனர். அரசினர் 30 ஆண்டுத் தவணைக் கடனைத் (2 சதவீதம் வட்டி கொடுக்கக்கூடியவை) திருப்பிக் கொடுத்தனர். இரண்டு சதவீதத்திற்குக் குறைவான வட்டியைக் கொடுக்கக்கூடிய பத்திரங்களை பாங்குகள் செலாவணித் தாள்களுக்குக் காட்டி நிதியாகப் பயன்படுத்தினுல், இப் பத்திரங்களுக்காகக் கொடுக்கவேண்டிய வரியை ஒன்றிலிருந்து அரை சதவீதமாகக் குறைத்தனர். முதிர்வுபெற்ற பத்திரங்கள் மீட்சி பெற்றமையால், இந்த பாங்குகளுடைய செலாவணித் தாள்கள் குறைந்தன. 1873-ல் 339,000,000 டாலர்கள் மதிப்புள்ள தாள்கள் இருந்தன. 1891-ல் 168,000,000 டாலர்கள் மதிப்புள்ள தாள்களே புழக்கத்தில் இருந்தன. இதற்குப்பின் ஸ்பெயின் நாட்டுடன் அமெரிக்கா போர் தொடுத்ததால், மீண்டும் கடன் வாங்கவேண்டியதாயிற்று. இதன் விளைவாகப் பத்திர வெளியீடு அதிகரித்தது. 1913-ல் 7,473 தேசிய பாங்குகள் வெளியிட்ட செலாவணித் தாள்களின் மதிப்பும் 715,754,236 டாலராக உயர்ந்தது.[7]

உள்நாட்டுப் போர்ச்செலவின் விளைவுகள்

1861-ல் அரசினர் உலோக வெளியீட்டைக் கைவிட்டனர். வடபகுதியிலுள்ள பாங்குகளும் அரசாங்கத்தைப் பின்பற்றின. கிரீன்பாக்குகளை வெளியிட்டபிறகு உலோக நாணயங்கள் புழக்கத்திலிருந்து மறைந்தன. கிரஷாம் விதிப்படி (Gresham's Law) கிரீன்பாக்குகளையே மக்கள் பயன்படுத்தினர். இந்தத் தாள்களை வெளியிட்டதால்மட்டுமே விலைகள் உயர்ந்தன என்று கருதுவது தவருகும். மக்கள் குறுகிய காலக் கருவூலப் பத்திரங்களைச் செலாவணியாகப் பயன்படுத்தியதால், புழக்கத்தில் இருக்கும் செலாவணி மிகவும் அதிகரித்தது. மேலும்,

[7] 1950ஆம் ஆண்டு டிசம்பர் 31ஆம் தேதிக்குள் தேசிய பாங்குகளின் எண்ணிக்கை 4,965 ஆகக் குறைந்தது. ஃபெடரல் ரிசர்வ் சட்டம், நியூ டீல் சட்டங்கள் முதலியவை தேசீய பாங்குகளின் செலாவணித் தாள்களுக்குப் பதிலாக ஃபெடரல் ரிசர்வ் செலாவணித் தாள்களைப் புழக்கத்தில் கொண்டு வர ஏற்பாடுகளைச் செய்தன.

உள்நாட்டுப் போரைத் தொடர்ந்து ஒரு பொருளாதார வீக்கம் ஏற்பட்டது. மக்களின் தேவைகள் அதிகரித்தன. எனவே, பண்டங்களின் விலைகள் உயர்ந்தன. இந்த நிலையில் 450,000,000 டாலர்கள் மதிப்புள்ள, மாற்றமுடியாத செலாவணித் தாள்களை வெளியிட்டதால் விலைகள் மேலும் உயர்ந்தன. கிரீன்பாக்குக ளுடைய மதிப்பு எவ்வளவு தங்கத்திற்குச் சமமாக இருந்தது என்று கணக்கிட்டால், இவை முதலில் கொடுக்கப் பட்ட மதிப்பைவிட மிகக் குறைவான மதிப்பையே கொண் டிருந்தன என்பதை நாம் அறியலாம். இதைக் கீழ்க் கண்ட வரைபடம் விளக்கும். இவைகளுடைய மதிப்பு 1864-ல் 39 ஆகக் குறைந்தது. இவைகளுடைய மதிப்பு ஊகவாணிகத் தாலும், மக்கள் அரசினரிடம் கொண்டிருந்த நம்பிக்கை அவ்வப்போது மாறுபட்டதாலும், ஒரே நிலையில் இல்லை. வாழ்க்கைச் செலவுக்கும் (cost of living) இவைகளுடைய மதிப்புக்கும் எவ்விதப் பொருத்தமும் இல்லை.

கிரீன்பாக்குகளைப் பயன்படுத்தி வேலை செய்வோருக்கு ஊதியம் கொடுத்ததால் அரசினர் இலாபம் அடைந்தனர். ஆனால், நாளடைவில் விலைகள் உயர்ந்ததால் அரசாங்கத்தின் செலவு அதிகரித்தது. விலையுயர்வால் அரசாங்கம் 500,000,000 டாலர்கள் அதிகமாகச் செலவு செய்யவேண்டியிருந்தது. 1860-லிருந்து 1865-க்குள் துணிகளின் விலை நான்கு மடங்காக வும், மளிகைப் பண்டங்களின் விலை இரண்டு மடங்காகவும், இறைச்சி விலை, எரிபொருள் விலை, வாடகை முதலியன 50 சத வீதமாகவும் அதிகரித்தன.

போர் முடிந்தபிறகு செலாவணிச் சுருக்கம் செய்வதையும், விலைகளைக் குறைப்பதையும் குடியானவர்கள் எதிர்த்தனர். ஏனெனில், விலைகள் தாழ்வடைந்தால் போர்க்காலத்தில் இவர்கள் வாங்கிய கடன்களைத் திருப்பிக்கொடுப்பது கடின மாகும். ஆனால், போர் முடிந்ததும் மூன்று காரணங்களால் விலைகள் தாழ்வடைந்தன. (1) போர்க்காலத்தில் ஏற்பட்ட செயற்கைத் தேவை மறைந்தது. 1873-ல் ஏற்பட்ட பீதி மக்களின் தேவையைப் பாதித்தது. (2) மேற்கு மிசிசிபி பகுதி யைச் சாகுபடி செய்ததால் உணவு உற்பத்தி பெருகிற்று. (3) அரசினர் செலாவணிச் சுருக்கம்செய்து உலோக நாணயங் களை வெளியிட்டனர்.

மேலே குறிப்பிட்ட காரணங்களுள் மூன்றுவது காரணம் மிக முக்கியமானது. மிகுதியான செலாவணி நாட்டில் தேவைப் பட்டபொழுது அரசினர் செலாவணிச் சுருக்கம் செய்தனர். தனித்திருந்த தென்பகுதி நாடுகளைப் போருக்குப்பின் கூட்டர

சுடன் சேர்த்ததால் அதிகமான செலாவணி தேவைப்பட்டது. இந்த நிலை செலாவணிச் சுருக்கத்தை நிறுத்தியபின்புகூட நீடித்தது. 1879-ல் அரசினர் உலோக வெளியீட்டை ஆரம்பித்துப் பொன்நாணயத் திட்டத்தைப் (gold standard) பின்பற்றினர். இதன் பின்பும் 1896 வரை உலக விலைகள் தாழ்வடைந்ததைப்போல் அமெரிக்காவிலும் விலைகள் தாழ்வடைந்தன. 1870-க்குப்பின் 1890 வரை பொன் உற்பத்தி அதிகரிக்காமல் பழைய நிலையிலேயே இருந்தது. ஆனால், முன்பைவிட மிகுதியான தங்கம் தேவைப்பட்டது. ஏனெனில், பல நாடுகள் பொன் நாணயத் திட்டத்தைப் பின்பற்றின. இதன் விளைவாகத் தங்கத்தின் விலை உயர்ந்தது; மற்றப் பண்டங்களின் விலைகள் தாழ்வடைந்தன[8]. குடியானவர்கள் விலையுயர்வை எதிர்த்துப் போராட்டம் செய்தனர். விலையுயர்வால் சில வகுப்பினர் பாதிக்கப்படுவது இயற்கையே. இவ்வமயம் ஏற்பட்ட விலையுயர்வு, கடன் வாங்கிய குடியான வர்களைத் தாக்கியது. குறிப்பாக மேற்குப் பகுதியிலும் தென் பகுதியிலும் உள்ள குடியானவர்கள் போர்க்காலத்தில் கடன் வாங்கிப் புதிய நிலங்களைச் சாகுபடி செய்ய அரும்பாடு பட்டனர். இவர்கள் பெருந்தொல்லைகளுக்கிலக்கானார்கள். இவர்கள் வாங்கிய கடனைத் திருப்பிக் கொடுப்பதும், அடைமானம் வைத்த பொருள்களை மீட்பதும் மிகக் கடினமான காரியம் ஆயிற்று. பழைய விலைகளை மீண்டும் நிலைநாட்ட வேண்டுமென்று இவர்கள் போராட்டம் நடத்தினார்கள்.

கிரீன்பாக்குகள்பற்றி மூன்று பிரச்சினைகள் எழுந்தன: (1) அரசியலமைப்புப்படி காங்கிரஸ் சட்ட பூர்வமான செலாவணியை வெளியிடலாமா? (2) செலாவணி வெளியீட்டை அதிகப்படுத்தலாமா? (3) உலோக நாணய வெளியீட்டை மீண்டும் ஆரம்பிக்கலாமா? இவற்றுள் முதல் பிரச்சினையை 1871ஆம் ஆண்டு உயர் நீதிமன்றம் தீர்த்தது. கிரீன்பாக்கைச் சட்ட பூர்வமான செலாவணியாக்கிய சட்டம் அமுலில் வருவதற்குமுன் வாங்கிய கடனைத் தீர்ப்பதற்குக் கிரீன் பாக்குகளைப் பயன்படுத்துவது சரியன்று என்று நீதிமன்றம் 1870-ல், ஹெப்பர்ன்-கிரீஸ்வோல்ட் வழக்கை (Hepburn *v.* Griswold) விசாரணை செய்து முடிவு கூறியது[9]. 1871-ல்

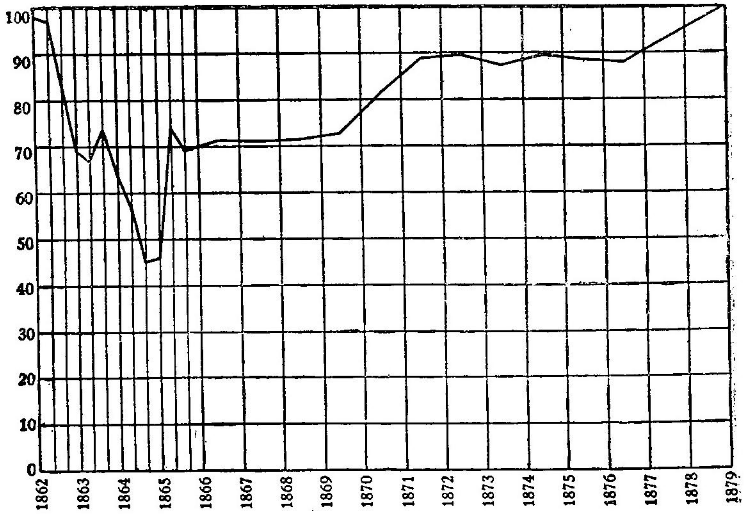
[8] F.A. Fetter, 'Modern Economic Problems' (1916) pp. 48–54, 74 ff.

[9] Hepburn *v.* Griswold, 8 Wallace 603. இவ்வழக்கில் கிரீன்பாக்குகளுக்கு எதிராகத் தீர்ப்புக் கூறிய நீதிபதி சேஸ் (Chase) என்பவர் அமெரிக்கக் கருவூலத்தின் செயலாளராகப் பணியாற்றியபொழுதுதான் கிரீன்பாக்குகளைச் சட்ட பூர்வமான செலாவணியாக வெளியிட்டனர். அவர் நீதிபதியானவுடன் தனது பழைய செயலை அரசியலமைப்புக்கு விரோதமானது என்று நிராகரித்துவிட்டார்.

நாக்ஸ்-லீ (Knox *v.* Lee) வழக்கை விசாரித்துப் பழைய முடிவை ரத்து செய்தனர். அதாவது, நீதிமன்றம் கிரீன்பாக்குகள் சட்ட பூர்வமான செலாவணி என்றும், அவைகளை மக்கள் பயன் படுத்துவது சரியானதே என்றும் தீர்ப்புக் கூறியது. இரண்டாவது பிரச்சினை ஒரு பெரிய கருத்து வேற்றுமையை ஏற்படுத்தியது. சிலர் செலாவணிச் சுருக்கம் வேண்டு மென்றும், சிலர் செலாவணிப் பெருக்கம் வேண்டுமென்றும் வலியுறுத்தினர். அரசியலமைப்புப்பற்றிய பிரச்சினைகளைத் தீர்ப்பதற்கு முன்பே செலாவணிப் பெருக்கம் வேண்டுமென்று பலர் கூறினர். சில பத்திரங்களுக்கு அரசினர் தங்கம் கொடுப்பதாக உறுதி கூறியிருக்கலாம். இவைகளைத் தவிர மற்றப் பத்திரங்களுக்கு முதிர்வு பெற்றவுடன் செலாவணித் தாள்களையே கொடுக்க வேண்டுமென்பது இவர்கள் கூற்று. இக் கருத்தை 'ஓஹியோ கருத்து' (Ohio idea) என்றழைத்தனர். இதை ஜனநாயகக் கட்சி ஆதரித்தது. ஆனால், கிராண்ட் (Grant) ஜனாதிபதியானவுடன், அரசினர் தங்கத்தையே கொடுக்க முடிவு செய்தனர். போராட்டத்தில் தோல்வி யடைந்தபின், செலாவணிப் பெருக்கத்தை ஆதரித்தவர்கள் கிரீன்பாக்குகள் அச்சிடலைக் குறைக்கக்கூடாது என்றும், அதை அதிகமாக வெளியிட வேண்டுமென்றும் கூறினர். 1864-ல் இதன் வெளியீட்டுக்கு 400,000,000 டாலர்களை ஓர் உச்சவரம்பாகக் கொண்டனர். இதைத் தவிரத் தற்காலிகக் கடனைத் தீர்க்க 50,000,000 டாலர்களை ஒதுக்கினர். கிரீன் பாக்குகளை மீட்க அதிகாரம் பெற்ற மக்கலோச் (McCulloch) என்ற கருவூலச் செயலாளர் 1866-ல் 77,000,000 டாலர்கள் மதிப்புள்ள கிரீன்பாக்குகளை மீட்சி செய்தார். இதன் விளைவாகப் புழக்கத்திலிருந்த தொகை 1868-ல் 356,000,000 டாலர்களாகக் குறைந்தது, உயர்ந்தபட்ச வெளியீட்டை 1874-ல் காங்கிரஸ் 382,000,000 டாலர்களாக மாற்றி யமைத்தது. 1875-ல் இயற்றிய ரிசம்ஷன் சட்டப்படி (Resumption Act) இது 300,000,000 ஆகக் குறைந்தது. ஆனால், 1878-ல் செலாவணிப் பெருக்கத்தை ஆதரித்தவர்கள், மேலும் செலாவணிச் சுருக்கம் செய்வதைத் தடை செய்தனர். அப்பொழுது புழக்கத்தில் இருந்த செலாவணித் தாளின் மதிப்பு 346,681,016 டாலர்களாகும். இத் தொகை இன்னும் புழக்கத்தில் இருக்கின்றது.

அரசாங்கம் செலாவணித் தாள்களை ஏற்றுக்கொண்டு பொன் கொடுக்கவேண்டும் என்று பலர் கூறினார்கள், இப்படிச் செய்தால் கிரீன்பாக்குகள் தம் முழு மதிப்பைப் பெற்று ஒரு

நிலையான மதிப்புடன் இருக்கும்; அரசாங்கத்தின் நன்மதிப்பும் உயரும். ஆனால், விலைகள் தாழ்வடையும். மேலும், இதற்கு வேண்டிய தங்கம் நாட்டில் இருந்ததா என்ற ஐயப்பாடுகள் பலருக்கு உண்டு. 1874-ல் குடியரசுக் கட்சியினர் தேர்தலில் தோல்வி யடைந்தார்கள். இதன் பின் அக் கட்சியினர் முயற்சியால் ரிசம்ஷன் மசோதாவை (Resumption Bill) இயற்றினர். இதன்படி 1879ஆம் ஆண்டு ஜனவரி முதல் தேதியிலிருந்து அரசாங்கம் செலாவணித் தாள்களை ஏற்றுக் கொண்டு தங்கத்தைக் கொடுத்தது. செலாவணித் தாள்



GOLD VALUE OF THE GREENBACK, 1862–1879.

பற்றிய கருத்து வேற்றுமை நாடெங்கும் நிலவியது. இதன் விளைவாகப் புதிய அரசியல் கட்சி ஒன்று தோன்றியது. இக் கட்சியைத் தேசீய சுதந்திரக் கட்சி (National Independent Party) அல்லது கிரீன்பாக்குக் கட்சி என்றழைத்தனர். 1876-ல் தோன்றிய இக் கட்சி மூன்று ஜனாதிபதி தேர்தல்களில் போட்டியிட்டது. இக் கட்சியினர் பல முற்போக்கான சீர்திருத்தங்களை ஆதரித்தனர். குறிப்பாகப் போர்க்காலப் பத்திரங்கள் முதிர்வு பெற்றதும் அவைகளுடைய தொகையை மக்களுக்குக் கொடுக்கச் செலாவணித் தாள்களையே பயன் படுத்த வேண்டுமென்பதும், அரசினர் செலாவணித்

தாள்களைப் பெற்றுக்கொண்டு பொன்னைக் கொடுக்கக்கூடாது என்பதும், இவர்களுடைய கொள்கையின் சிறப்பான கூறுகள். 1878-ல் இக்கட்சி மிக்க வலிமையுடன் இருந்தது. அந்த ஆண்டு நடந்த தேர்தலில் இக் கட்சி ஒரு மிலியன் ஓட்டுகளுக்குமேல் பெற்றது.

1873ஆம் ஆண்டு ஏற்பட்ட பீதி

விலைகள் தாழ்வடைந்ததால் கடன் வாங்கியவர்கள் பல தொல்லைகளுக்கு இலக்காயினர். 1873ஆம் ஆண்டு தோன்றிய பீதி, கிரீன்பாக் இயக்கத்திற்கு ஒரு தூண்டுதலைக் கொடுத்தது. உள்நாட்டுப் போர்க்காலத்தில் விலைகள் உயர்ந்தன. வட பகுதியில் உள்ள தொழில்கள் விரைவில் முன்னேற்ற மடைந்தன. இந்த முன்னேற்றம், நாடு அதுவரை காணாத ஒரு செழிப்பான காலம் தொடங்குவதற்கு உதவியாக இருந்தது. மேற்குப் பகுதியில் மக்கள் புதிய நிலங்களைச் சாகுபடி செய்தனர். இக் காலத்தில் கிடைத்த மிகுதியான இலாபத்தை மக்கள் போக்குவரத்துத் தொழிலில் அளவுக்கு மீறி முதலீடு செய்தனர். நாடு என்றும் காணாத செழிப்பும், அளவுக்கு மீறிய செலவும் 1870-க்குப்பின் ஏற்பட்ட பீதிக்குக் காரணங்களாக இருந்தன. 1867 முதல் 1873 வரை சுமார் 30,000 மைல்கள் இருப்புப்பாதைகளை நிறுவினர். இத் தொழிலில் அளவுக்கு மீறிய முதலைப் பயன்படுத்திவிட்டனர். உடனடியாக இந்த முதலீடுகள் பயனளிக்கும் என்று எதிர் பார்க்க முடியாது. மேற்கு நாடுகளைச் சாகுபடி செய்ய ஆரம்பித்தவுடன், நிலங்களுடைய விலைகள் தாழ்வடைந்தன. ஏராளமான நிலங்கள் கிடைத்தன. ஊகவாணிகமும் ஊதாரிச் செலவும் நாடெங்கும் தாண்டவமாடின. அரசியல் தலைவர் களும் தொழில் அதிபர்களும் சிறந்த ஒழுக்கத்துடன் நடந்து கொள்ளவில்லை. கிரெடிட் மொபிலியரும் (Credit Mobilier) கரிய வெள்ளிக்கிழமை அவதூறுகளும் (Black Friday Scandals) அக் காலத்து ஒழுக்கத்தின் குறைபாடுகளை நன்கு எடுத்துக் காட்டுகின்றன. 1873-ல் வடபசிஃபிக் இருப்புப்பாதையை அமைத்துக்கொண்டிருந்த ஜே குக் அண்டு கம்பெனி திவாலா யிற்று. இக் கம்பெனி நாட்டின் தலைசிறந்த தரகு நிறுவன மாகும் (brokerage firm). இதைத் தொடர்ந்து ஒரு பீதி ஏற்பட்டது. பல பாங்குகள் கவிழ்ந்தன. பங்கு மாற்று நிலையத்தை (Stock Exchange) பத்து நாட்கள் மூடிவிட்டனர். செலாவணித் தாள்களை ஏற்றுக்கொண்டு தங்கத்தைக் கொடுக்கும் பழக்கத்தை ஓரளவு நிறுத்தி வைக்கவேண்டி

யிருந்தது. ஒரு கடுமையான பொருளாதார மந்தம் ஏற்பட்டது. மீண்டும் தொழிலுக்குப் புத்துயிரளிக்கப் போதிய முதல் கிடைக்கும்வரை இந்த நிலை நீடித்தது[10].

வெள்ளி நாணய வெளியீடு

செலாவணிப் பெருக்கத்தை ஆதரித்தவர்கள், அரசாங்கம் செலாவணித் தாள்களைப் பெற்றுப் பொன்னைக் கொடுக்க முடிவு செய்தவுடன், மற்றொரு முறையை, அதாவது, வெள்ளி நாணய வெளியீட்டை ஆதரித்தனர். வேண்டிய அளவு வெள்ளி நாணயங்களை வெளியிட்டால் செலாவணியின் மதிப்புத் தாழுகைக் குறையும் என்று கூறினர். 1834, 1837ஆம் ஆண்டுகள் இயற்றிய சட்டங்கள் 15 : 1 என்ற விகிதத்தை முதன்முதலி லும், 16 : 1 என்ற விகிதத்தைச் சிறிது காலம் சென்ற பின்பும் வெள்ளிக்கும் தங்கத்திற்கும் இடையே ஏற்படுத்தின. ஆனால், நடைமுறையில் 15.98 : 1 என்ற விகிதமே நிலவியது. பொன் டாலர் 23.22 குன்றிமணி சுத்தப் பொன்னையும், வெள்ளி டாலர் 371.25 குன்றிமணி சுத்த வெள்ளியையும் கொண்டிருந்தன. இந்த விகிதப்படி தங்கத்திற்குச் சற்று மிகுதியான மதிப்பைக் கொடுத்துவிட்டனர். எனவே, கிரஷாம் விதிப்படி வெள்ளி புழக்கத்திலிருந்து மறைந்துவிட்டது. பொன்னே புழக்கத்தி லிருந்தது. 1873-ல் ஒரு வெள்ளி டாலர், 1.02 தங்க டாலருக்குச் சமமாக இருந்தது. 'நாணயச்சாலை வெள்ளி உலோகத்தையே பெறுததால்' 1873-ல் வெள்ளி டாலர் அச்சிடலைக் கைவிட்டது[11].

சட்டம், வெள்ளி நாணய அச்சிடலை நிறுத்தவில்லை. அரசினர் அதிகாரபூர்வமாக இந்த நாணயங்களைக் கைவிட வில்லை. ஆனால், நடைமுறையில் அரசினர் தடையற்ற வெள்ளி நாணய அச்சிடலை நிறுத்திவிட்டனர். மூன்றாண்டுகளுக்குப் பின் காங்கிரஸ் சபையின் ஒரு குழுவினர், அரசினர் எடுத்த நடவடிக்கைகளை வன்மையாகக் கண்டித்தனர். இக் குழுவினர் வெள்ளி நாணய அச்சிடலை ஆதரித்தனர். செலாவணியின் பணியைச் செய்வதோடல்லாமல், பொன்னின் விலை உயராமல்

[10] நமது வரலாற்றில் நிகழ்ந்த தொழிற்சுழற்சி அல்லது தொழிற் சகடம் (Business Cycles) பற்றிய விவரங்களை 29ஆம் அதிகாரத்தில் காணலாம். இரு நாடுகள் பற்றிய (இங்கிலாந்து, அமெரிக்கா) விளக்கங்களை 'Readings in the Economic and Social History of the United States' (by H. U. Faulkner and F. Flugel) என்ற நூலில் காணலாம். பக்கம் 688-695.

[11] 1853ஆம் ஆண்டு இயற்றிய சட்டம் தடையற்ற வெள்ளி நாணய அச்சிடலை அங்கீகரித்தது. இச் சட்டம் அமலில் இருந்தது; வாணிகத் திற்காக, இதற்குப் பதிலாக மற்றொரு டாலரை வெளியிட்டனர்.

வெள்ளி உலோகம் தடைசெய்யும் என்பது இவர்கள் கூற்று. 'இரட்டை உலோக முறை அமலில் இருக்கும்பொழுது தாற்காலிகமாக ஓர் உலோகம் புழக்கத்தில் இல்லாவிடில், அந்த உலோகத்தை நாணயமாக அச்சிடாமல் கைவிடுவது சரியல்ல. போர் கடுமையாக நடந்துகொண்டிருக்கும்பொழுது ஒரு சேனைத்தலைவன் பின்னணியில் இருக்கும் வீரர்களை, போரில் பங்கெடுத்துக்கொள்ளவில்லை என்று வேலையிலிருந்து நீக்குவது அறிவற்ற செயலாகும். வானத்தில் மேகமில்லை; மழை, காற்று முதலியவை தற்பொழுது தொல்லைகளைக் கொடுக்கமாட்டா என்று ஒரு கப்பல் தலைவன் உயிர்ப் பாதுகாப்புப் படகுகளை நீரில் மூழ்கவிடுவது சரியல்ல. இரட்டை உலோக முறையில் தாற்காலிகமாக ஓர் உலோகம் பயனற்றுவிட்டால், அதைக் கைவிடுவதும் அறிவற்ற செயலே யாகும்' என்று குழுவினர் கூறினர்[12].

1873ஆம் ஆண்டுச் சட்டத்தை நிறைவேற்றவேண்டும் என்று செலாவணிப் பெருக்கத்தை ஆதரித்தவர்கள் கூறினர். ஆனால், நாளடைவில் நிலைமை மாறியது. 1871-ல் ஜெர்மனியும், 1873 முதல் 75 வரை ஹாலந்தும், ஸ்காண்டிநேவிய நாடுகளும் பொன் நாணயத் திட்டத்தைப் பின்பற்றின. 'லத்தீன் யூனியனை'ச் சேர்ந்த பிரான்சு, ஸ்விட்ஸர்லாந்து, பெல்ஜியம், இத்தாலி, கிரீஸ் முதலிய நாடுகள் 1873-ல் வெள்ளியின் உபயோகத்தைக் கட்டுப்பாடு செய்தன. இவர்கள் வெள்ளியைப் புறக்கணித்தவுடன் அந்த உலோகம் மிகுதியான அளவில் எங்கும் கிடைத்தது. மேலும், நெவாடா என்ற இடத்தில் புதிய வெள்ளிச்சுரங்கத்தைக் கண்டுபிடித்தனர். இக் காரணங்களால் அந்த உலோகத்தின் விலை தாழ்வடைந்தது. இந்த நிலையில் பழைய விகிதத்தில் (16 : 1) வெள்ளி நாணயங்களை அச்சிட்டு வெளியிட்டால், தங்கம் புழக்கத்திலிருந்து நீங்கிவிடும் என்று அரசாங்கம் வெள்ளி நாணய அச்சிடலைக் கைவிட்டது, '1873-ல் செய்த குற்றம்' என்று கடன்பட்ட மேற்கு, தென்பகுதிகளைச் சேர்ந்த குடியானவர்கள் கூறினார்கள். இவர்கள் வெள்ளியை மீண்டும் பயன்படுத்த வேண்டுமென்று வலியுறுத்தினர்.

வெள்ளி நாணயங்களை மீண்டும் புழக்கத்தில் கொண்டு வரப் பலர் விரும்பினர். 1876-ல் அரசினர் ஒரு குழுவை நியமித்து இப் பிரச்சினைக்கு ஒரு வழி காணும்படி ஆணையிட்டனர். ஆனால், குழுவினர் தம் அறிக்கையை அரசாங்கத்திடம்

[12] F. Flügel and H. U. Faulkner, op. cit., pp. 695-697.

கொடுப்பதற்கு முன்பே, மிசௌரிப் பகுதியைச் சேர்ந்த ரிச்சர்ட் ப்ளாண்டு (Richard Bland) என்பவர், 16 : 1 என்ற விகிதத்தில் வெள்ளி நாணய அச்சிடலை அரசினர் மேற்கொள்ளுவதற்கு ஒரு மசோதாவைத் தயார்செய்து கொடுத்தார். செனெட் சபை இந்த மசோதாவை மாற்றிவிட்டது. இந்த மாறுதல்படி மாதந்தோறும் அரசாங்கம் 2,000,000 டாலர்களுக்குக் குறையாமலும், 4,000,000 டாலர்களுக்கு அதிகப்படாமலும் வெள்ளி உலோகத்தை வாங்கி, 412.5 குன்றிமணி எடையைக் கொண்ட வெள்ளி டாலர்களை அச்சிடவேண்டும். இந்த மசோதாவை எல்லோரும் ஆதரித்தனர். 'மேற்குப் பகுதிகளில் பயங்கரப் புயலும் இடியும் உருவாகிக் கொண்டிருக்கின்றன. அதாவது, பொதுமக்கள் வெள்ளி நாணயத்துக்குப் புத்துயிர் அளிக்கவேண்டுமென்று போராட்டம் செய்கின்றனர். நாம் அவர்களுடைய நேர்மையான வேண்டுகோளுக்கிணங்காவிடில், இடி, யாராவது ஒருவரைத் தாக்கலாம் என்பதை நாம் ஜனாதிபதிக்கும் அவருக்கு ஆலோசனை கூறுவோருக்கும் உணர்த்துவோம்' என்று மசோதாக்கள் குழுவின் தலைவர், சிகாகோவில் ஒரு கூட்டத்தில் பேசினார்[13]. பொதுமக்கள் கருத்து இப்படி இருந்தபோதிலும், ஹேஸ் (Hayes) என்ற ஜனாதிபதி சட்டத்தை ஏற்க மறுத்தார். ஆனால், காங்கிரஸ் சட்டத்தை மீண்டும் இயற்றியது. இச் சட்டம் 12 ஆண்டுகள் அமலில் இருந்தது. 378,166,000 வெள்ளி நாணயங்களை அரசினர் வெளியிட்டனர். ப்ளாண்டு ஆலிஸன் சட்டப்படி (Bland–Allison Act) 1878-ல் மக்கள் வெள்ளி நாணயங்களை அரசினரிடம் டெபாசிட்டாகக் கொடுத்துப் பத்திரங்களைப் பெற்றுக்கொள்ளலாம். 10 டாலர்களுக்கு மேற்பட்ட மதிப்புள்ள பத்திரங்களையே பெற்றுக்கொள்ளலாம். தொழில் கேந்திரங்களில் உலோக நாணயத்தை மக்கள் மிகுதியாகப் பயன்படுத்தவில்லை. 1886-லிருந்து ஒன்று, இரண்டு, ஐந்து டாலர் மதிப்புள்ள பத்திரங்களையும் வாங்கிக்கொள்ளலாம்.

ப்ளாண்டு ஆலிஸன் சட்டம் அமலில் வந்தபிறகும் வெள்ளியின் விலை தாழ்வடைந்துகொண்டே சென்றது. நாட்டில் பண்டங்களின் விலைகளும் தாழ்வடைந்தன. ஆனால், கிரஷாம் விதிப்படி வெள்ளி புழக்கத்திலிருந்து நீங்கவில்லை. இதற்குப் பல காரணங்கள் இருந்தன. நாட்டின் தொழிலுற்பத்தி விரைவில் பெருகியது. வாணிகமும் இதைத் தொடர்ந்து பெருகியதால், மிகுதியான செலாவணி தேவைப்

[13] Quoted by C. R. Williams, 'Life of Rutherford B. Hayes' II, 120.

பட்டது. புதிய வெள்ளி டாலர்களையும், பத்திரங்களையும், மக்கள் பயன்படுத்தினர். மேலும், நாட்டுக் கருவூலத்தில் இருந்த உபரிப் பணத்தை உள்நாட்டுப் போருக்காகவும், முதிர்வுபெற்ற பத்திரங்களை மீட்பதற்காகவும் (அவைகளைப் பெற்றுக்கொண்டு பணம் கொடுத்தல்) பயன்படுத்தினர். எனவே, புழக்கத்திலிருந்த செலாவணி பெருகவில்லை. செலாவணிச் சுருக்கமே ஏற்பட்டது. 1886-லிருந்து 1890-க்குள் மொத்தம் 126 மிலியன் டாலர்கள் மதிப்புள்ள செலாவணித் தாள்கள் புழக்கத்திலிருந்து நீங்கிவிட்டன.

ப்ளாண்டு ஆலிஸன் சட்டம் இயற்றிய ஆண்டு அரசினர் செலாவணித் தாள்களைப் பெற்றுக்கொண்டு அவைகளுக்குப் பதிலாகப் பொன்னைக் கொடுத்தது. 1879ஆம் ஆண்டு ஜனவரி மாதம் 2ஆம் தேதி கருவூலச் செயலாளர் ஷெர்மன் (Sherman) 140 மிலியன் டாலர்கள் மதிப்புள்ள பொன்னையே கருவூலத்தில் கொண்டிருந்தார். ஆனால், வேண்டியஅளவு பொதுமக்களுக்குத் தடையற்ற முறையில் இவ் வுலோகத்தை அளித்தார். மொத்தம் 125 மிலியன் டாலர்கள் மதிப்புள்ள பொன்னைக் கருவூலம் இழந்தது. ஆனால், 400,000 டாலர்களுக்குச் சமமான பொன்னைத் திரும்பப்பெற்று, அதற்குப் பதிலாகச் செலாவணித் தாள்களைக் கொடுத்தது.

ப்ளாண்டு ஆலிஸன் சட்டம் 12 ஆண்டுகள் அமலில் இருந்தது. ஆனால், பணப்பெருக்கத்தை விரும்பியவர்களும், அதை எதிர்த்தவர்களும் இந்தச் சட்டத்தை வெறுத்தனர். பணப்பெருக்கத்தை ஆதரித்தவர்கள், இச் சட்டம் மேலும் கூலிகளை பாதிக்கும் என்று கருதினர். இச் சட்டத்தின் நோக்கம் நிறைவேருமல் போனல் கூலிகள் பாதிக்கப்படும். விவசாயப் பொருள்களின் விலைகள் தாழ்வடைந்தன. டாலர், 50 சென்டு மதிப்புள்ள உலோகத்தைக்கொண்ட காலத்தில் கடன் வாங்கிய குடியானவர்கள், அதே டாலர் 80 அல்லது 90 சென்டு மதிப்புள்ள உலோகத்தைக்கொண்ட காலத்தில் திருப்பிக் கொடுக்க வேண்டியதாயிற்று. 1889-ல் டாலரில் உள்ள வெள்ளியின் விலை 72 சென்டாகக் குறைந்தது. மிகுதியான வெள்ளி உலோகத்தை அச்சிட்டால் பணவீக்கம் ஏற்படும் என்ற நம்பிக்கை பலருக்கு ஏற்பட்டது. ஆனால், பொன் திட்டத்தை வரவேற்றவர்கள் பணவீக்கத்தை ஆதரிக்கவில்லை. ஆர்தர் (Arthur), கிளீவ்லாந்து (Cleveland) என்ற ஜனதிபதிகள் ப்ளாண்டு ஆலிசன் சட்டத்தை ரத்து செய்ய வேண்டுமென்று கருதினர்கள். வெள்ளியைத் தடையற்ற முறையில் அச்சிட்டால், தேவைக்குமேல் அதிகமான

செலாவணிப்பெருக்கம் ஏற்பட்டுவிடும். உபரியாக இருக்கும் நாணயங்களை மக்கள் பதுக்கிவிடுவார்கள். பொன், புழக்கத்திலிருந்து மறைந்துவிடும் என்று இவர்கள் அஞ்சினார்கள்.

அரசாங்கம் வெள்ளி உலோக நாணய அச்சிடலை ஆதரிக்கவில்லை. ஆனால், பொதுமக்கள் வெள்ளி நாணயங்களை ஆதரித்தனர். குடியரசுக் கட்சியினர் பொதுமக்களுடைய ஆதரவையும் நன்மதிப்பையும் இழக்கக்கூடாதென்று கருதினர். மேலும், மிக்கின்லி சுங்கவரிச் சட்டத்தை (McKinley Tariff Act) மக்கள் ஆதரவுடன் இயற்ற விரும்பிய குடியரசுக் கட்சியினர், 1890-ல் 'ஷெர்மன் வெள்ளி வாங்கும் சட்டத்தை' (Sherman Silver Purchase Act) இயற்றினர். இச் சட்டப்படி அமெரிக்கக் கருவூலம் மாதந்தோறும் 4,500,000 அவுன்சுகள் வெள்ளியை வாங்கவேண்டும். இந்த உலோகத்தைப் பெற்றுக் கொண்டு அதற்குப் பதிலாகக் கொடுக்கும் செலாவணித் தாள்களை அரசினர் திரும்பப் பெற்றுக்கொண்டு, அதற்காக மக்களுக்கு வெள்ளி அல்லது தங்க உலோகத்தைக் கொடுக்கத் தயாராக இருக்கவேண்டும். 'இரண்டு உலோகங்களின் விகிதத்தை நிலைநாட்டுவது அமெரிக்க அரசாங்கத்தின் கொள்கையாகும்'. ஆனால், அரசினர் செலாவணித் தாள்களுக்குப் பதிலாகத் தங்கம் கொடுப்பதே தம் கொள்கை என்று பிறகு விளக்கம் கொடுத்தனர். ப்ளாண்டு ஆலிஸன் சட்டத்தில் குறிப்பிட்ட அளவைப்போல் இரண்டு மடங்கு வெள்ளி உலோகத்தை அரசாங்கம் மாதந்தோறும் வாங்கவேண்டியதாயிற்று.

அமெரிக்கச் சுரங்கங்கள் உற்பத்தி செய்த உலோகம் முழுவதையும் வாங்க வேண்டியிருந்தது. சட்டம் இயற்றிய முதல் மூன்றாண்டுகளில், 155,931,002 டாலர்கள் மதிப்புள்ள உலோகத்தை அரசினர் வாங்கினர். இதன் விளைவாகப் பொன் திட்டம் பாதிக்கப்படும் நிலையில் இருந்தது. ப்ளாண்டு ஆலிஸன் சட்டப்படி ஒரு குறிப்பிட்ட டாலர் மதிப்புள்ள உலோகத்தை வாங்கவேண்டும். ஆனால், ஷெர்மன் சட்டப்படி ஒரு குறிப்பிட்ட அளவை வாங்கவேண்டும். ஆகையால், உலோகத்தின் விலை எப்படி மாறியபோதிலும், ஒரே அளவு உலோகத்தை அரசாங்கம் வாங்கவேண்டும். வெள்ளியின் விலை இறங்கியது. ஒரு குறிப்பிட்ட தொகையைச் செலவு செய்து வெள்ளி வாங்கவேண்டுமென்று ஏற்பாடு செய்திருந்தால், அரசாங்கம் மிகுதியான உலோகத்தைப் பெற்றிருக்கும். வெள்ளி நாணய அச்சிடலும் அதிகமாயிருக்கும். வெள்ளியின் விலை படிப்படியாகத் தாழ்வடைந்தது. 1893-ல் ஓர் அவுன்சு உலோகத்தின் விலை 60 சென்டாகக் குறைந்தது.

1893ஆம் ஆண்டு ஏற்பட்ட பீதியும், 1896ஆம் ஆண்டு நடந்த தேர்தலும்

1890-க்குப் பிறகு, மீண்டும் ஒரு பீதியும் பொருளாதார மந்தமும் ஏற்பட்டது. 1880-க்குப்பின் ரெயில்வே தொழிலின் பங்குகள் ஊகவாணிகத்திற்கு இலக்காயின. சிறந்த நிறுவனங்கள்கூடத் தம் வலிமையை இழந்தன. பல நிறுவனங்கள் தம் முதலைப் பயன்படுத்தி இலாப ஈவு கொடுத்தன. பிலடல்பியா அண்டு ரீடிங் அண்டு தி நாஷனல் கார்டேஜ் கம்பெனி (Philadelphia and Reading and the National Cordage Company) 1893-ல் திவாலாயிற்று. இதை ஒட்டி நாட்டுத் தொழில் துறையில் ஒரு குழப்பம் ஏற்பட்டது. ஐரோப்பிய நிதிநிலைமை, முன்பே இதன் அறிகுறியைக் காண்பித்தது. ஊகவாணிகத்தைத் தொடர்ந்து சில விளைவுகள் ஏற்பட்டன. 1892-ல் நடந்த (ஜனாதிபதித்) தேர்தல் இதற்கு ஒரு காரணமாகும். இத் தேர்தலுக்குப்பின் ஏற்றுமதி - இறக்குமதி வரியை அரசினர் மாற்றுவார்கள் என்று பலர் எதிர்பார்த்தனர். மேலும், பொன் திட்டத்தை அரசினர் கைவிடலாம் என்று சிலர் அஞ்சினர். ஜனாதிபதி கிளீவ்லாந்து ஜனநாயகக் கட்சியைச் சேர்ந்தவர். இக் கட்சியினர், ஏற்றுமதி இறக்குமதி வரிகளைக் குறைக்கவேண்டுமென்றும், செலாவணிப் பெருக்கத்தை ஏற்படுத்த வேண்டுமென்றும் கருதினர். ஆனால், கிளீவ்லாந்து பொன் நாணயத் திட்டத்தையே விரும்பினார்[14].

ஆனால், பொன் நாணயத் திட்டத்திற்கு உகந்த நிலைமை நாட்டில் இல்லை. ஷெர்மன் சட்டப்படி, மிகுதியான வெள்ளியை அரசாங்கம் வாங்கிவிட்டது. இவ்வுலோகம் முழுவதையும் நாணயங்களாக அச்சிட்டுப் புழக்கத்தில் கொண்டுவர முடியவில்லை. மேலும், கிரஷாம் விதிப்படி தங்கம் புழக்கத்தி லிருந்து சிறிதுசிறிதாக மறைந்தது. 1890-ல் இங்கிலாந்தில் ஒரு நெருக்கடி ஏற்பட்டது. இதனால் அமெரிக்க ஏற்றுமதி தடைப்பட்டது. 68 மிலியன் டாலர்கள் மதிப்புள்ள ஏற்றுமதியை அமெரிக்கா இழந்தது. ஆனால், 1891-ல் கோதுமைப் பயிர் பாதிக்கப்பட்டது. பின்னர், அமெரிக்காவில் மிகுதியான அளவு கோதுமை விளைந்ததால், கோதுமை ஏற்றுமதி அதிகரித்தது. அமெரிக்காவின் வாணிகக் கொடுப்பல் நிலை (balance of trade) தாற்காலிகமாக அந்த நாட்டுக்குச்

[14] 1893-ல் ஏற்பட்ட பீதிக்குப் பலர் பல்வேறு காரணங்களைக் கொடுத்தனர். F. Flugel and H. U. Faulkner, op. cit., op. 710-717.

சாதகமாயிற்று. ஆனால், 1893-ல் நிலைமை மாறியது. அமெரிக்கா ஏற்றுமதிமூலம் 87 மிலியன் டாலர் மதிப்புள்ள பொன்னை இழந்தது. மேலும், கருவூலம் 1880-க்குப்பின் பெற்ற உபரிப் பணத்தை, ஹாரிசன் (Harrison) பதவியிலிருந்த பொழுது ஊதாரித்தனமாகச் செலவு செய்துவிட்டார். மக்கின்லி (McKinly) சட்டமும் (1890) இதற்கு ஒரு காரணமாகும். 1893-ல் கருவூலத்தில் பற்றுக்குறை ஏற்பட்டது.

1882-ல் ஒரு சட்டமியற்றினர். இதன்படி முதிர்வுபெற்ற பொன் பத்திரங்களை மீட்பதற்காகக் கருவூலத்தில் ஒதுக்கிய பொன் உலோக நாணயத்தின் மதிப்பு 100 மிலியன் டாலர்களுக்கும் குறைவாக இருப்பின், பொன் பத்திரங்களை (Gold certificates) வெளியிடக்கூடாது. இந்தக் குறைந்தபட்சத் தொகையைவிடக் குறையாமல், பொன்காப்பு நிதியைக் கருவூலச் செயலாளர்கள் 1882-க்குப்பின் வைத்துக்கொண்டனர். 1890-ல் இயற்றிய ஷெர்மன் சட்டம் அரசாங்கத்திற்குப் பல தொல்லைகளைக் கொடுத்தது. ஆனால், குறைந்தபட்சக் காப்பு நிதியைக்கொண்டு பொன் நாணயத் திட்டத்தை அமலில் இருக்கும்படி செய்தனர். ஆனால், இந்தப் பொன் காப்பு நிதியை அரசினர் வைத்துக்கொள்ளாவிடில், 1890ஆம் ஆண்டுச் சட்டப்படி அரசினர் செலாவணித் தாள்களை மக்களிடம் பெற்றுக்கொண்டு, அவர்கள் தேவைக்கேற்றபடி பொன் கொடுக்க முடியாது. மேலும், பொன் புழக்கத்திலிருந்து நீங்க, அதன் இடத்தை வெள்ளி கைப்பற்றிவிடும். நாட்டில் மிகுதியான பணம் இருக்கும். செலாவணிப் பெருக்கத்தை விரும்பினவர்கள் இதை வரவேற்பார்கள். ஆனால், தொழில் அதிபர்கள் இந்த நிலையை வெறுத்தனர்.

கிளீவ்லாந்து பதவிக்கு வந்தபொழுது 100,982,410 டாலர்களுக்குச் சமமான பொன் காப்பு நிதி இருந்தது. 1893ஆம் ஆண்டு ஏப்ரல் மாதம் 22ஆம் தேதி இந்த நிதி 100 மிலியன் டாலருக்கும் குறைந்தது. மீண்டும் ஜூலை மாதம் தாற்காலிகமாக மிகுதியடைந்தது. ஆனால், நவம்பர் மாதம் இந்த நிதி 59,000,000 டாலராகக் குறைந்துவிட்டது. பல நிறுவனங்கள் கவிழ்ந்தன. தொழில் சீர்கேடான நிலையை அடைந்தது. மக்களுடைய நம்பிக்கை பாதிக்கப்பட்டது. நாடெங்கும் ஒரு பரபரப்பு ஏற்பட்டது. 1893-ல் 600க்கு மேற்பட்ட பாங்குகள் கவிழ்ந்தன. அதே ஆண்டு 30,000 மைல்கள் இருப்புப்பாதையைக்கொண்ட, 74 ஆண்டுகள் பணியாற்றிய ரெயில்வே நிறுவனங்கள் திவாலாயின. அவைகளுடைய சொத்துகள் நீதிமன்றம் நியமித்த

மேற்பார்வையிடும் அலுவலர் வசம் இருந்தன. 1894ஆம் ஆண்டு ஜூன் மாதத்திற்குள் 194 ரெயில்வே நிறுவனங்கள் (40,118 மைல்கள் இருப்புப்பாதையைக் கொண்டவை) மேலும் கவிழ்ந்தன. பிலடல்பியா அண்டு ரீடிங் கம்பெனி, ஈரிக் கம்பெனி, வடபசிஃபிக் கம்பெனி, யூனியன் பசிஃபிக் கம்பெனி முதலிய நிறுவனங்கள் திவாலாயின. 1893-ல் 346 மிலியன் டாலர்கள் பொறுப்பைக்கொண்ட 15,000 நிறுவனங்கள் கவிழ்ந்தன. இரும்பு உற்பத்தியும், நிலக்கரி உற்பத்தியும் குறைந்தன. 1894-ல் அறுவடையும் மோசமான நிலையி லிருந்தது. ஐரோப்பியர் அமெரிக்கக் கோதுமையை வாங்க வில்லை. 1893, 94ஆம் ஆண்டுகளில் நாடெங்கும் வேலையில்லாத் திண்டாட்டமும் வேலைநிறுத்தங்களும் தாண்டவமாடின. சிகாகோவில் புல்மன் வேலை நிறுத்தம் (Pullman Strike) நடந்தது.

கிளீவ்லாந்து பொன் நாணயத் திட்டத்தைக் கைவிடக் கூடாதென்று கருதினர். அரசாங்கத்தின் தொல்லைகளுக்குக் காரணம், காங்கிரஸ் சபையின் சட்டமேயாகும். 'இச் சட்டப்படி அரசினர் மிகுதியான அளவில் வெள்ளியை வாங்க வேண்டியிருந்தது[15].' 1893-ல் கிளீவ்லாந்து, காங்கிரஸ் சபையைக் கூட்டி ஷெர்மன் சட்டத்தை ரத்துசெய்யும்படி கேட்டுக்கொண்டார். இதுபற்றிய மசோதாவைக் கீழ்சபை இயற்றியது. ஆனால், செனெட் அக்டோபர் 30ஆம் தேதி வரை இயற்றாமல் காலதாமதம் செய்தது. மேற்கு, தென் பகுதி அங்கத்தினர்கள் இச் சட்டத்தை எதிர்த்தனர். வடக்கு, கிழக்குப் பகுதி அங்கத்தினர்கள் இதை வரவேற்றனர். இச் சட்டத்தைக் காலதாமதம் செய்தபின் இயற்றினர். பொன் திட்டத்தைக் கைவிட்டால் ஒரு பீதியும், பொருளாதார மந்தமும் ஏற்படும் என்று பலர் கருதினர். இக் கருத்து உண்மையானல், அமெரிக்கா 1893ஆம் ஆண்டுக்குப் பல மாதங்கள் முன்பே ஷெர்மன் சட்டத்தை ரத்து செய்திருக்க வேண்டும். 1894-ல் ஜனவரி மாதம் கருவூலம் 50 மிலியன் டாலருக்குப் பத்திரங்களை விற்று அத் தொகையைக்கொண்டு தங்கம் வாங்கியது. ஆனால், இப்படி 5, 10 சதவீதப் பத்திரங்களை விற்று ஈட்டிய பொன்னை அரசினர் விரைவில் இழந்தனர். ஏனெனில், பொன் நாணயத் திட்டப்படி யார் வேண்டுமானாலும் செலாவணித் தாளைக் கருவூலத்தில் கொடுத்து அதற்குப் பதிலாகப் பொன்னைப் பெற்றுக் கொள்ளலாம். இந்த நிலையில் அரசினர் கடன் வாங்கிப்

15 'Message on Silver', in Ibid., p. 707.

பொன் காப்பு நிதியைப் பெருக்கமுடியாது. 1895-ல் பிப்ரவரி மாதம் கருவூலம் 41 மிலியன் டாலர் மதிப்புள்ள பொன்னையே கொண்டிருந்தது. நாள்தோறும் 2 மிலியன் டாலர் மதிப்புள்ள பொன்னைக் கருவூலம் இழந்தது. கிளீவ்லாந்து, ஜே. பி. மார்க்கன் போன்ற பாங்கர்களுடன் (Bankers) ஓர் ஒப்பந்தம் செய்துகொண்டு, அவர்களிடம் 3,500,000 அவுன்சு தங்கத்தைக் கடனாக வாங்கினார். இந்தப் பொன்னுக்கு ஈடாக 4 சதவீத அமெரிக்க நாட்டுப் பத்திரங்களை அவர்களுக்குக் கொடுத்தார். பாங்கர்கள் அரசாங்கத்துக்குக் கொடுக்கவேண்டிய தங்கத்தில் அரைபாகத்தை வெளிநாடுகளிலிருந்து அந்த ஒப்பந்தப்படி பெறவேண்டும். மக்கள் அரசாங்கத்திடமிருந்து அதிகமான அளவில் தங்கத்தை வாங்காமல் இருக்கவேண்டும். இதற்குப் பாங்குகள் தங்கள் செல்வாக்கைப் பயன்படுத்தவேண்டும். கிளீவ்லாந்து தனிப்பட்ட பாங்கர்களிடமிருந்து கடன் வாங்கியதைப் பலர் கண்டனம் செய்தனர். ஓராண்டுக்குப் பிறகு 1896-ல் நான்காவது முறையாக அரசினர் கடன் வாங்கியபொழுது, அக் கடனைப் பொதுமக்களிடமே வாங்கினர். இதற்குள் பொருளாதார மந்தகாலம் முடிவுக்கு வந்தது. அரசினர் வேண்டிய தொகைக்குமேல் பொதுமக்கள் கடன் கொடுத்தனர். கருவூலத்தின் பொன் காப்பு நிதியும் படிப் படியாக அதிகரிக்க ஆரம்பித்துவிட்டது.

செலாவணிப் பெருக்கம் வேண்டுமென்று சிலர் நடத்திய போராட்டம் 1896-ல் உச்சநிலையை அடைந்தது. விவசாயப் பொருள்களின் விலைகள், 1860-லிருந்து தாழ்வடைந்தன என்று குறிப்பிட்டோம். இந்த விலைகள் 1890-க்குப்பின் மிகவும் தாழ்மையான நிலையை அடைந்தன. 1894-ல் கோதுமையின் விலை 49 சென்டுகளாகவும், மற்றத் தானியங்களின் விலை 1896-ல் 21 சென்டுகளாகவும் இருந்தன. கன்ஸாஸ், நெப்ராஸ்கா முதலிய இடங்களில் தானியங்களை விற்பனை செய்வதைவிட எரிபொருளாகப் பயன்படுத்துவதே சிக்கனமாக இருந்தது. மக்கள் கட்சியினர் இந்த நிலைமையை எதிர்த்துக் கிளர்ச்சி செய்தனர். இக் கிளர்ச்சியைத் தெற்கிலும் மேற்கிலும் உள்ள ஜனநாயகக் கட்சியைச் சேர்ந்த குடியானவர்கள் ஆதரித்தனர். பொன் நாணயத் திட்டத்தை ஆதரித்த கிழக்குப் பகுதிகளைச் சேர்ந்த அங்கத்தினர்களை, ஜனநாயகக் கட்சியினர், கட்சியிலிருந்து விரட்டினர். இக் கட்சியினர் வில்லியம் ஜென்னிங்ஸ் பிரையன் (William Jennings Bryan) என்பவரைத் தம் தலைவராகத் தேர்ந்தெடுத்தனர். இக் கட்சியினர் மக்கள் கட்சியின் ஆதரவைப்பெற்று, ஒரு மாபெரும் போராட்டத்தை

நடத்தினார்கள். இது அமெரிக்க வரலாற்றில் நடந்த மிகப் பெரிய போராட்டங்களுள் ஒன்று. 1896-லிருந்து 16 : 1 என்ற விகிதத்தில் தடையற்ற வெள்ளி நாணய அச்சிடலை அரசினர் மேற்கொள்ள வேண்டுமென்று இவர்கள் கிளர்ச்சி செய்தார்கள். ஆனால், இப் போராட்டத்திற்கு மற்றக் காரணங்களும் இருந்தன. குடியானவர்கள் அரசினர் செலாவணிக் கொள்கையை வெறுத்தனர். இவர்கள் ரெயில்வே கம்பெனிகளுடைய நிருவாகத்தையும் சர்வாதீனத்தையும் வெறுத்தனர்.



(Data from *Statistical Abstract*, 1930, p. 769.)

ஆனால், இப் போராட்டம் தோல்வியடைந்தது. 20ஆவது நூற்றாண்டில் கிழக்குப் பகுதியைச் சேர்ந்த முதலாளிகள் அரசியல் அதிகாரத்தைக் கைப்பற்றினர்.

1900ஆம் ஆண்டு இயற்றிய செலாவணிச் சட்டமும் விலைவாசிகளுடைய மாறுதலும்

1896ஆம் ஆண்டுத் தோன்றிய செலாவணி இயக்கம் இரட்டை நாணயமுறைப் பிரச்சினையைத் தீர்த்தது. ஆனால், வெள்ளி நாணய அச்சிடலை ஆதரித்தவர்கள் பலர் செனெட் சபையில் இருந்தனர். ஆகையால், செனெட் பொன் நாணயத் திட்டத்தை அதிகாரபூர்வமாக அமலில் கொண்டுவர முடியவில்லை. நான்காண்டுகளுக்குப் பின்பே பொன் நாணயத்

திட்டத்தைப் பின்பற்ற முடிந்தது. 1900-ல் ஒரு செலாவணிச் சட்டத்தை இயற்றினர். இதன்படி 25.8 குன்றிமணி எடையுள்ள பொன் டாலரை (9/10 சுத்தத் தங்கம் கொண்டது) நாட்டுச் செலாவணியாகவும், மதிப்பு அலகாகவும் (unit of value) ஏற்படுத்தினர். மற்ற நாணயங்களுக்கு வேறு மதிப்புகளைக் கொடுத்து இதனுடன் தொடர்பு கொடுத்தனர். மற்ற நாணயங்களுடன் பொன் டாலர் கொண்ட விகித மதிப்பை நிலைநாட்டுவதற்காக 150,000,000 டாலர்கள் கொண்ட ஒரு காப்பு நிதியை ஏற்படுத்தினர். 1890-ல் செலாவணித் தாள்களை இச் சட்டப்படிக் கருவூலம் மீட்டது. அவைகளுக்குப் பதிலாக வெள்ளி நாணய அடிப்படையில் வெளியிட்ட வெள்ளிப் பத்திரங்களை (silver certificates) பயன்படுத்தினர். தேசிய பாங்குகள்பற்றிய சட்டத்தை அவைகளுக்குச் சாதகமாகத் திருத்தியமைத்தனர்.

இச் சட்டம் இயற்றியபொழுது 346,000,000 டாலர்களுக்குச் சமமான கிரீன்பாக்குகளும், 484,000,000 வெள்ளிப் பத்திரங்களும், 76 மிலியன் டாலர்கள் மதிப்புள்ள வெள்ளி நாணயங்களும் உலோகமும், 331 மிலியன் டாலர் தேசியப் பாங்குச் செலாவணித் தாள்களும் புழக்கத்தில் இருந்தன. வெள்ளி டாலர் ஒவ்வொன்றும் 47 சென்டு மதிப்புள்ள உலோகத்தையே கொண்டிருந்தது. நெருக்கடியான காலத்தில் இந்தச் செலாவணிகள் அனைத்தையும் மீட்பதற்கு அரசினர் கொண்டிருந்த 150 மிலியன் டாலர்கள் மதிப்புள்ள பொன் காப்பு நிதி போதுமா என்ற ஐயப்பாடு பலருக்கு இருந்தது. அரசியலார் காப்பு நிதியைச் செம்மையான முறையில் வைத்துக் கொள்ளவில்லை. ஆனால், 1900-லிருந்து பொன் டாலரே நாட்டின் மதிப்பு அலகாக இருந்தது. இதை 1933, 34ஆம் ஆண்டுகள் இயற்றிய சட்டங்களே மாற்றின.

அலாஸ்கா, யூகான், தென்ஆஃபிரிக்கா முதலிய இடங்களில் புதிய பொன் சுரங்கங்களைக் கண்டுபிடித்தனர். மேலும், பொன் கனியிலிருந்து உலோகத்தைப் புதிய முறையில் பிரித்தெடுத்தனர். இதன் விளைவாக, மிகுதியான பொன் நாட்டில் கிடைத்தது. 1891 முதல் 1910 வரை ஆண்டுதோறும் சராசரிப் பொன் நாணய உற்பத்தி 67,185,000 டாலர்களாக இருந்தது. அடுத்த 10 ஆண்டுகளில் இவ் உற்பத்தி 101,022,000 டாலர்களாகப் பெருகிற்று. பாங்குச் செலாவணித் தாள்களும் மிகுதியான அளவில் நாட்டில் புழக்கத்தில் வந்தன. 1893-ல் ஆளுக்குச் சராசரி 23.85 டாலர்கள் மதிப்புள்ள செலாவணி புழக்கத்தில் இருந்தது. 1907-ல் 33.86 டாலர்

களும், 1911-ல் 34.20 டாலர்களும் (ஆளுக்குச் சராசரி) புழக்கத்தில் இருந்தன. அரசினர் பொன் நாணயத் திட்டத்தைச் சரிவரப் பின்பற்ற முடிந்ததோடல்லாமல், தாழ்வடையும் விலைகளைத் தடுத்து, விலையுயர்வை ஏற்படுத்தவும் முடிந்தது. 1896-லிருந்து 1914-க்குள் விலைகள் 40 சதவீதம் உயர்ந்தன. பணவீக்கம் வேண்டுமென்று கிளர்ச்சி செய்தவர்கள் மேலும் தம் போராட்டத்தை நடத்தவில்லை. கடன்பட்ட விவசாயிகளுக்கு விலை உயர்வு சிறந்த நலன்களைக் கொடுத்தது. வெள்ளி உலோகம் ஏற்படுத்த முடியாத பணவீக்கத்தைப் பொன் ஏற்படுத்தியது ஒரு விந்தையாக இருக்கின்றது.

1907ஆம் ஆண்டு ஏற்பட்ட பீதியும் பாங்குச் சீர்திருத்தத்தை வேண்டிய இயக்கமும்

1896-ல் தோன்றிய இயக்கம் மக்கின்லி (McKinley) என்பவர் பதவிக்கு வருவதற்கு உதவி செய்தது. இவரைச் 'செழிப்பான காலத்தைத் துவக்கும்' தலைவராகப் பலர் கருதினர். ஆனால், உண்மையில் இவர் பதவிக்கு வந்தபொழுது மந்தகாலம் முடிவடைந்து, செழிப்பான காலம் இயற்கையாக வளர ஆரம்பித்துவிட்டது. 1907-ல் தோன்றிய தாற்காலிக பீதியைத் தவிரப் பொதுவாகப் பொருளாதார வளர்ச்சி தொடர்ந்து நடந்தது. மிகுதியான பொன் அகப்பட்டது. நாட்டின் விளைபொருள்கள் பெருகின; ஏற்றுமதி அதிகரித்தது; மற்றக் குடியேற்ற நாடுகளில் அமெரிக்க ஆதிக்கம் பரவியது; விலைகள் உயர்ந்தன. மக்கள் மக்கின்லி நிருவாகத்தில் நம்பிக்கை கொண்டதால் கணிசமான முன்னேற்றம் ஏற்பட்டது.

ஆனால், 1907-ல் பாங்குத் துறையில் தோன்றிய பீதி இந்த வளர்ச்சிக்குச் சற்றுத் தடையாக இருந்தது. இந்தப் பீதிக்கு இரண்டு காரணங்கள் இருந்தன. (1) ஊகவாணிகம் மிகுதியாக இருந்தது. (2) போதிய காப்பு நிதியை வைத்துக் கொள்ளாமல் டிரஸ்ட் கம்பெனிகள் (trust companies) வாணிக பாங்குகளின் பணியை மேற்கொண்டன. இக் கம்பெனிகளுக்கும், செம்மையான முறையில் பணியாற்றும் வாணிக பாங்குகளுக்கும் ஒரு போட்டி ஏற்பட்டது. அக்டோபர் மாதம் 22ஆம் தேதி நிக்கர் போக்கர் டிரஸ்ட் கம்பெனியைத் தொடர்ந்து நடத்தாமல் மூடிவிட்டனர். பல ஊகவாணிக நிறுவனங்கள் இதைத் தொடர்ந்து மூழ்கின. எல்லா நிறுவனங்களையும் தாக்கக்கூடிய ஒரு பொதுப் பொருளாதார மந்தம் வளராமல் இருக்க, அரசினரும்

முதலாளிகளும் ஏற்பாடுகள் செய்தனர். எனவே, இந்தப் பீதி சில முக்கியமான நகரங்களேயே தாக்கியது. இதனுல் இதைப் 'பணக்காரர்களேத் தாக்கிய பீதி' என்று அழைத்தனர். ரூஸ்வெல்ட் (Roosevelt) தொழில் துறையில் தலையிட்டதால், இந்தப் பீதி ஏற்பட்டது என்று முதலாளிகள் கூறினர். ஆனுல், இக் கூற்று சரியல்ல. அளவுக்கு மீறிய ஊகவாணிகமும், சிலர் செய்த நேர்மையற்ற நிதி நிருவாகமும், நாட்டில் போதிய பாங்கு வசதிகள் இல்லாமையுமே பீதிக்குக் காரணங்கள். வேண்டிய பணம் கிடைக்கவில்லே. பாங்குச் செலாவணியும் (Bank Credit) வேண்டிய அளவு கிடைக்கவில்லே. நியூயார்க் நகர பாங்குகள் அதிகமான பொறுப்புகளே ஏற்றுப் பணியாற்ற வேண்டியிருந்தன. இக் காரணங்களால் பீதி ஏற்பட்டது.

தேசிய பாங்கு முறையின் குறைபாடுகளே இந்தப் பீதி எடுத்துக்காட்டியது. தேசிய பாங்குகள் சிறந்த பாங்கு வசதிகளே மக்களுக்குக் கொடுத்தன. செலாவணித் தாள் வெளியீட்டிலும் இவைகள் சிறந்த தொண்டாற்றின. இத் தாள்களுக்கு அரசினர் உறுதி கொடுத்தனர். ஆனுல், நாட்டின் பாங்கு முறையில் சில சீர்திருத்தங்கள் தேவைப்பட்டன. பாங்கு முறை வேண்டியபடி நெகிழ்ச்சியுடன் (elasticity) இயங்க வில்லே. தேசியப் பாங்குகள், அரசினர் பத்திரங்களே வாங்கி டெபாசிட்டாக வைத்திருக்க வேண்டுமென்று முன்பு குறிப் பிட்டோம். இப் பத்திரங்களின் மதிப்பில் 90-லிருந்து 100 சத வீதம் பெறுமானமுள்ள செலாவணித் தாள்களே 1900ஆம் ஆண்டுச் சட்டப்படி தேசிய பாங்குகள் வெளியிடலாம். ஆனுல், நெருக்கடியான காலங்களில் இந்த முறை வேண்டிய செலாவணியைக் கொடுக்கவில்லே. பாங்குகள் மேலும் அதிகமான பத்திரங்களே வாங்கி டெபாசிட்டுச் செய்தாலன்றி, மேலும் செலாவணித் தாள்களே வெளியிடமுடியாது. செலா வணித் தாள் வெளியீடு இந்த முறையின்படி பொதுக்கடனுடன் (Public Debt) தொடர்புகொண்டிருந்தது. அரசினருக்கு அதிகமான பணம் வேண்டியிருந்தால் பொதுக்கடன் அதிகரிக்கும்; செலாவணித் தாள் வெளியீடும் அதிகரிக்கும். நாட்டின் வாணிகத்திற்கும் தேவைக்கும் ஏற்றபடி செலா வணித் தாள் வெளியீட்டைப் பெருக்கவோ அல்லது சுருக்கவோ முடியாது. காப்பு நிதிபற்றிய சட்டங்கள், தேவைக்கு வேண்டியபடி பாங்குச் செலாவணிப் பெருக்கத்தையோ அல்லது சுருக்கத்தையோ அனுமதிக்கவில்லே. ஆகையால், இந்த முறை நெகிழ்ச்சியற்றதாக இருந்தது.

கிராமாந்தரப் பகுதிகளில் பாங்கு வசதிகள் இல்லை. பழைய சட்டப்படி ஒவ்வோர் ஊரிலும் உள்ள மக்கள் தொகைக்கு ஏற்றவாறு, அங்குள்ள பாங்குகள் மூலதனம் வைத்துக்கொள்ள வேண்டும். 1900-ல் இயற்றிய சட்டப்படி 6,000 பேர்கள் வாழும் ஊர்களில் 25,000 டாலர்களை முதலாகக்கொண்டு பாங்குகளை ஆரம்பிக்கலாம். ஆனால், இச் சட்டம் அமலில் வருவதற்குமுன் 50,000 டாலர்களை முதலாகக் கொள்ள வேண்டும். 3,000 பேர்கள் வசிக்கும் சிறிய ஊர்களிலும் முன்பைவிடக் குறைந்த முதலுடன் பாங்குகளை ஆரம்பிக்கலாம். இந்தச் சட்டமியற்றிய பின்புகூடக் கிராமாந்தரப் பகுதிகளில் வேண்டிய தேசிய பாங்குகள் தோன்றவில்லை. சில கிராமங்களில் உள்ள தேசிய பாங்குகள் குடியானவர்களுக்கு நிலங்களை, அடைமானமாகக்கொண்டு, நீண்ட காலக் கடன் வசதி கொடுக்கவில்லை. இந்த பாங்குகள் 60 அல்லது 90 நாட்களுக்குள் திருப்பிக் கொடுக்கவேண்டிய குறுகிய காலக் கடனையே கொடுத்தன. சில கிராமங்களில் இராச்சிய பாங்குகளே இருந்தன. இவைகள் கொடுக்கும் கடனுக்கு மிகவும் உயர்ந்த வட்டி வீதத்தை வசூல் செய்தன. எனவே, விவசாயிகள், தங்கள் பணத்தைப் பெரிய நகரங்களில் நடக்கும் ஊகவாணிகத்துக்கு உதவி செய்வதற்கே பாங்குகள் ஏற்பட்டுள்ளன என்று முறையிட்டனர். விவசாயிகளுடைய பணம் மீண்டும் விவசாயிகளுக்குப் பயன்படவில்லை. இதற்கு பாங்குகளே காரணம் என்று அவர்கள் கருதினார்கள். பொன் பங்கீட்டு முறை, நாட்டின் பாங்கு முறையை மேலும் பாதித்தது. 1907-ல் தோன்றிய பீதிக்குப் பத்தாண்டுகள் முன்பே, நாட்டின் பாங்கு முறையில் உள்ள குறைகளைப் பலர் உணர்ந்து சீர்திருத்தங்கள் வேண்டுமென்று கேட்டார்கள்.

இக் குறைகளை உணர்ந்தபின் 1908-ல் காங்கிரஸ் ஆல்டுரிச்-விரீலாந்துச் சட்டத்தை (Aldrich Vreeland Act) இயற்றியது. இதன்படி இராச்சிய அரசாங்கம், நகராண்மைக் கழகங்கள் முதலியவற்றின் பத்திரங்களையும், வர்த்தக உண்டியல்களையும் காப்பு நிதியாகக்கொண்டு, பாங்குகள் செலாவணித் தாள்களை வெளியிடலாம். இது ஒரு தாற்காலிகமான ஏற்பாடேயாகும். இச் சட்டம் 1914ஆம் ஆண்டு ஜூன் 30ஆம் தேதிவரை அமலில் இருந்தது. அதன்பின்னும் இதை ஓராண்டுக்கு அமலில் வைத்திருந்தனர். இச் சட்டப்படி ஒரு செலாவணிக் குழுவை அமைத்து, செலாவணிபற்றிய பிரச்சினைகளைத் தீர்க்க, அரசினர் ஏற்பாடுகளைச் செய்ய

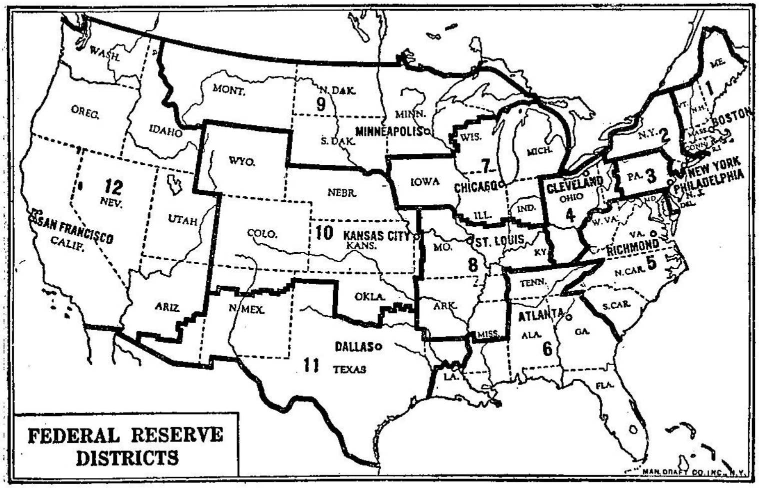
வேண்டும்[16]. பாங்கு முறைச் சீர்திருத்தங்களை எல்லோரும், (எல்லா அரசியல் கட்சிகளும்) வரவேற்றனர். குழுவினர் அறிக்கையை 1912ஆம் ஆண்டு ஜனவரி மாதத்தில் அரசினரிடம் கொடுத்தனர். இவர்கள் கொடுத்த திட்டத்தை 'ஆல்டுரிச் திட்டம்' (Aldrich Plan) என்றழைத்தனர். அரசினர் ஏற்றுமதி-இறக்குமதி வரிகள்பற்றிய பிரச்சினைகளைத் தீர்த்த பின், பாங்குத் துறையில் சீர்திருத்தத்தை ஏற்படுத்த முயன்றனர். இதன் பலனாகப் ஃபெடரல் ரிசர்வ் சட்டத்தை 1913-ல் டிசம்பர் 23ஆம் தேதி இயற்றினர்.

ஃபெடரல் ரிசர்வ் முறை (The Federal Reserve System)

1913-ல் காங்கிரஸ் ஒரு சட்டமியற்றியது. 1916-ல் இதை மாற்றியமைத்துத் தேசிய பாங்குகளில் உள்ள குறைகளை இச் சட்டம் நீக்கியது. இச் சட்டப்படி நாட்டை 12 மாவட்டங்களாகப் பிரித்து ஒவ்வொரு மாவட்டத்திலும் ஒரு ஃபெடரல் ரிசர்வ் பாங்கை நிறுவினர். ஒவ்வொரு மாவட்டத்திலும் உள்ள முக்கியமான நகரத்திலேயே இந்த பாங்கு அமைந்தது. ஆங்காங்கே நடந்த தொழில், பொருளாதார முக்கியத்துவம் முதலியவைகளை அடிப்படையாகக்கொண்டு இந்த மாவட்டங்களைப் பிரித்தனர். போஸ்ட்டன், நியூயார்க், ஃபிலடல்பியா, கிளீவ்லாந்து, ரிச்மண்டு, அட்லான்டா, சிகாகோ, செயின்ட் லூயிஸ், மின்னியப்போலிஸ், கன்ஸாஸ் நகரம், டல்லாஸ் (Dallas), சான்பிரான்சிஸ்கோ முதலிய நகரங்களில் ஃபெடரல் ரிசர்வ் பாங்குகள் நிறுவப்பெற்றன. ஒவ்வொரு தேசிய பாங்கும் அதன் மாவட்டத்திலுள்ள ஃபெடரல் ரிசர்வ் பாங்கின் உறுப்பாகச் சேரவேண்டும். தேசிய பாங்கு, தன் மூலதனத்தில் (உபரிப் பணம் உள்பட) 6 சதவீதத்துக்குச் சமமான தொகையை ஃபெடரல் ரிசர்வ் பாங்கில் செலுத்தி அதன் பங்குகளைப் பெற்றுக்கொள்ளவேண்டும். மற்ற பாங்குகளும் ஃபெடரல் ரிசர்வ் பாங்கின் உறுப்புகளாகச் சேரலாம். இப்படி அவர்கள் சேருவதை அரசினர் ஆதரித்தனர். மாவட்ட ஃபெடரல் ரிசர்வ் பாங்குகளை 9 அங்கத்தினர்கள் கொண்ட குழுக்கள் நிருவகிக்கும். இக் குழுக்களில் ஆறு பேர்களை மாவட்டத்திலுள்ள பாங்குகளும், மூன்று அங்கத்தினர்களை ஃபெடரல் ரிசர்வ் சபையும் (Federal Reserve Board) தேர்ந்தெடுக்கும்.

[16] தேசியச் செலாவணிக் குழுவின் அறிக்கை (The Report of the National Monetary Commission) (1912), pp. 6-9. இந்த அறிக்கை பழைய பாங்கு முறையின் குறைகளை விளக்கமாகக் கூறுகின்றது. F. Flugel and H. U. Faulkner, op. cit., pp. 719-721.

ஃபெடரல் ரிசர்வ் முறையைக் கண்காணிக்க ஒரு சபையை (Federal Reserve Board) வாஷிங்டனில் நிறுவினர். கருவூலச் செயலாளரும் (Secretary of the Treasury), அரசாங்கத்தின் செலாவணித் துறைத் தலைவரும் (Comptroller of the Currency), வேறு 6 அங்கத்தினர்களும் இச் சபையின் உறுப்பினர்களாகப் பணிபுரிந்தனர். இச் சபையினர் ஃபெடரல் ரிசர்வ் பாங்குகளை மேற்பார்வையிடவேண்டும்; இந்த பாங்குகளின் கொள்கைகளை வகுக்கவேண்டும். ஒரு ஃபெடரல் ரிசர்வ் ஆலோசனைக் குழுவையும் (Federal Reserve Advisory Council) நிறுவினர். கொள்கையைச் செயலாற்றுவதற்கு இவ்வாலோசனைக் குழு ஃபெடரல் ரிசர்வ் சபைக்கு உதவி புரியவேண்டும். ஒவ்வொரு ஃபெடரல் ரிசர்வ் பாங்கும் ஒரு அங்கத்தினரைத் தேர்ந்தெடுத்து, இவ்வாலோசனைக் குழுவின் அங்கத்தினராக்க வேண்டும்.



(From H. U. Faulkner and Tyler Kepner, *America, Its History and People*, McGraw-Hill.)

ஃபெடரல் ரிசர்வ் பாங்குகள் நேரடியாக மக்களுடன் தொடர்பு கொள்ளவில்லை. மற்ற பாங்குகளுக்கு இவை பாங்கு வசதியளித்தன. இவை, மற்ற பாங்குகளுடைய வாணிக உண்டியல்களைத் தள்ளுபடி செய்தன. இவ்வுண்டியல்களை அவைகளிடம் வாங்கவும் விற்கவும் செய்தன. அவைகளுடைய அரசினர் பத்திரங்களை அடைமானமாகப் பெற்று, அவைகளுக்குக் கடன் உதவி செய்தன. மேலும், இந்த பாங்குகள் ஃபெடரல் ரிசர்வ் செலாவணித் தாள்களை

வெளியிட்டன. அரசாங்கத்திற்கு வேண்டிய பாங்கு வசதிகளையும் இவை செய்து கொடுத்தன. அரசினர் சார்பில் பணம் செலுத்தும், வசூல் செய்யும் பணிகளையும் ஏற்றுக்கொண்டன. ஃபெடரல் ரிசர்வ் பாங்குகள் அரசினர் பத்திரங்களைக் காப்பு நிதியாகக்கொண்டு செலாவணித் தாள்களை வெளியிடலாம். 1933-க்குப்பின் வாணிக உண்டியல்களைக் (commercial bills) காப்பு நிதியாகக்கொண்டு செலாவணித் தாள்களை வெளியிட்டன. வாணிக உண்டியல்களைச் செலாவணித் தாள் வெளியீட்டுக்குப் பயன்படுத்தியதால், இவ் வெளியீடு நெகிழ்ச்சியைப் பெற்றது. வாணிகம் பெருகினால், அதிகமான செலாவணி தேவைப்படும்; வாணிக உண்டியல்களும் மிகுதியான அளவில் கிடைக்கும். இவ்வுண்டியல்களை ஏற்றுக் கொண்டு செலாவணித் தாள்களை ஃபெடரல் ரிசர்வ் பாங்குகள் கொடுத்தன. எனவே, வாணிகம் பெருகினால், அதைத் தொடர்ந்து செலாவணிப் பெருக்கமும் ஏற்பட்டது. வாணிகம் குறைந்தால் ஃபெடரல் ரிசர்வ் பாங்கில் வாங்கிய பணத்தைக் கொடுத்து, அடைமானமாகக் கொடுத்த உண்டியல்களைப் பாங்குகள் மீட்கும். ஃபெடரல் ரிசர்வ் பாங்குகள் மிகுதியான செலாவணித் தாள்களை திரும்பிப் பெற்றுக்கொள்ளும். ஃபெடரல் ரிசர்வ் செலாவணித் தாள்களை வரிகள், அரசாங்கத்திற்குச் செலுத்தவேண்டிய மற்றக் கட்டணங்கள் முதலியவற்றுக்குப் பயன்படுத்தலாம். 1933ஆம் ஆண்டுவரை இந்தச் செலாவணித்தாள்களைக் கருவூலத்தில் கொடுத்துப் பொன்னைப் பெற்றுக்கொள்ளலாம்.

1917-க்குப்பின் ஃபெடரல் ரிசர்வ் பாங்குகளுடைய உறுப்பினர்களாக உள்ள பாங்குகள், தம் நடைமுறை டெபாசிட்டுகளில் (demand deposit) 7 முதல் 13 சதவீதம்வரை (அவை அமைந்துள்ள நகரத்தின் மக்கள் தொகைக்கேற்றவாறு) மதிப்புள்ள தொகையையே ஃபெடரல் ரிசர்வ் பாங்கில் காப்பு நிதியாக வைத்துக்கொள்ளவேண்டும். தவணை டெபாசிட்டுக்களில் மூன்று சதவீதம் மதிப்புள்ள தொகையைக் காப்பு நிதியாக வைத்துக்கொள்ளவேண்டும். ஃபெடரல் ரிசர்வ் பாங்குகள் தாம் வெளியிட்ட செலாவணித் தாள்களில் 40 சதவிதத்திற்குச் சமமான பொன்னைக் காப்பு நிதியாக வைத்துக் கொள்ளவேண்டும். (1933-க்குப் பிறகு பொன்னுக்குப் பதிலாக, தங்கப் பத்திரங்களைக் கொண்டிருந்தால் போதும்). மேலும், ஃபெடரல் ரிசர்வ் பாங்குகள் கொண்டிருக்கும் டெபாசிட்டில் 35 சதவீதத்துக்குச் சமமான தொகையையும் காப்பு நிதியில் வைத்துக்கொள்ளவேண்டும். முதலில் இயற்றிய

சட்டத்திற்கு மாற்றங்களைக் (amendments) கொண்டுவந்தனர். இதன்பின் ஃபெடரல் ரிசர்வ் முறையில் சேருவது இலாபகரமாகி விட்டது. மேலும், ஒரு மாறுதல்மூலம் சட்டத்தைத் திருத்தி யமைத்தனர். இதன்படி ஃபெடரல் ரிசர்வ் பாங்குகள் முக்கிய மான நகரங்களில் கிளைகளை நிறுவிக்கொண்டன.

பழைய தேசிய பாங்கு முறையைவிட ஃபெடரல் ரிசர்வ் முறை மிகச் சிறந்ததாக இருந்தது. இந்த முறையில் பாங்கு களிடையே ஒரு தொடர்பு இருந்தது; பாங்குகள் அரசின ருடைய கண்காணிப்புக்குட்பட்டிருந்தன. இந்த முறை, முன்பைவிட அதிகமான பகுதிகளில் மிகுதியான வசதிகளை மக்களுக்குக் கொடுத்தது. செலாவணித் தாள் வெளியீடு நெகிழ்ச்சியுடையதாக இருந்தது. மேலும், பழைய முறையில் இருந்த சில தடைகள் நீங்கின. ஃபெடரல் ரிசர்வ் பாங்கின் உறுப்பினராகிய பாங்குகள் இம் முறையின்கீழ் நிலம், நில உடைமை முதலியவைகளை அடைமானமாகக் கொண்டு ஐந்தாண்டுகளுக்குக் கடன் கொடுக்கலாம். ஒரு பாங்கு இப்படிக் கடன் கொடுக்கும் தொகை அதன் மூலதனத்தில் (உபரிப் பணம் உள்பட) ¼ பாகத்திற்கு மேற்படக்கூடாது. அவை ஏற்றுமதி, இறக்குமதி உண்டியல்களை (import and export bills) ஏற்றுக்கொள்ளலாம். இவ்வுண்டியல் தொகை ஏற்றுக்கொள்ளும் பாங்குகள் செலுத்தவேண்டியதாக இருத்தல் வேண்டும்.

ஆனால், இந்த முறையில் சில குறைபாடுகள் இருந்தன. ஃபெடரல் ரிசர்வ் பாங்குகளின் அங்கத்தினர்களான பாங்குகள், சட்டப்படி கிளைகளை ஆரம்பிக்கக்கூடாது. 1923-ல் மக்ஃபேடன் சட்டம் (McFadden Act) நகரங்களில் கிளைகளை ஆரம்பிக்கும் அதிகாரத்தை இப் பாங்குகளுக்குக் கொடுத்தது. இம் முறை நடுத்தரக் காலக் கடனுக்கு (medium term credit) எந்த ஏற்பாட் டையும் செய்யவில்லை. ஆனால், இக் குறையை 1923-ல் இயற்றிய நடுத்தர காலக் கடன் சட்டம் (intermediate credit act) நீக்கியது. இதன்பின் ஃபெடரல் ரிசர்வ் முறையைச் சேர்ந்த வாணிக பாங்குகள், விவசாயிகளுடைய ஒன்பது மாதத் தவணை உண்டியலை ஃபெடரல் ரிசர்வ் பாங்குகளில் தள்ளுபடி செய்துகொள்ளலாம். பாங்குகள் மற்ற நிறுவனங்களுடன் பங்குப் பத்திரங்கள்மூலம் தொடர்புகொள்ளும் வழக்கம் (security affiliates) இம் முறையின் பெரிய குறையாகும். இப்பழக் கத்தை 1933ஆம் ஆண்டு இயற்றிய பாங்குச் சட்டம் ஒழித்தது. நியூ டீல் சட்டங்கள் 1933-லும் 35-லும் அமலில் வந்தன.

டெபாசிட்டு இன்சூரன்சுத் திட்டத்தைப் புகுத்தி இம் முறையின் குறைகளை நீக்கின. 5.000 டாலர்கள் மதிப்புள்ள டெபாசிட்டுகள் இத் திட்டத்திற்குட்பட்டன.

இவ்வத்தியாயத்தில் கூறியவற்றை நினைவுக்குக் கொணர்தல்

1860-லிருந்து அமெரிக்க நிதி முறையின் வரலாற்றை இந்த அதிகாரத்தில் விளக்கினோம். இதே காலத்தில் நாட்டின் வரிகள்பற்றிய விவரங்களையும், வரலாற்றையும் வேறு அதிகாரத்தில் காணலாம். இவ்வதிகாரத்தில் சில முக்கியமான உண்மைகளைக் குறிப்பிட்டோம். உள்நாட்டுப் போர் எப்படி நமது செலாவணி முறையையும், பாங்கு முறையையும் பாதித்தது என்பதைக் கவனித்தோம். போரின் விளைவாக தேசிய பாங்குகள் தோன்றின. இராச்சிய பாங்குகளுடைய செலாவணித் தாள்கள் மறைந்தன. தேசிய பாங்குகளின் தாள்கள் புழக்கத்தில் வந்தன. போர், கிரீன்பாக்குகளையும் புழக்கத்தில் புகுத்தின. பழைய செலாவணித் தாள் முறையை நீக்கி, புதிய முறையைப் புகுத்தி, இருவகைச் செலாவணித் தாள்களைப் புழக்கத்தில் கொண்டுவந்தது குறிப்பிடத்தக்க முக்கியமான மாறுதலாகும்.

போர் முடிந்த பின்பும் அதன் விளைவுகள் நீடித்தன. போர்க்காலத்திய விலைவாசிகளே நிலவ வேண்டுமென்று கடன் வாங்கிய விவசாயிகளும், செலாவணிப் பெருக்கத்தை ஆதரித்தவர்களும் போராடினர். இவர்கள், செலாவணித் தாள்களை ஏற்றுக்கொண்டு அரசினர் பொன்னைக் கொடுக்கும் பழக்கத்தை எதிர்த்தனர். அதிகமான கிரீன்பாக்குகளை வெளியிட வேண்டுமென்பது இவர்கள் கூற்று. 16 : 1 என்ற விகிதத்தில் தடையற்ற வெள்ளி, தங்க நாணய அச்சிடலை இவர்கள் ஆதரித்தனர். ப்ளாண்டு–ஆலிஸன், ஷெர்மன் சட்டங்கள் மூலம், செலாவணிப் பெருக்கம் ஏற்படுத்த முயற்சி செய்தனர். இதன் விளைவாக மிகுதியான வெள்ளி நாணயங்களும் வெள்ளிப் பத்திரங்களும் புழக்கத்தில் இருந்தன. இந்தப் பணவீக்க இயக்கத்திற்கு சமூகப் பொருளாதார, அரசியல் காரணங்கள் இருந்தன. விவசாயம் குன்றித் தொழில் பெருகியது. இதை எதிர்த்தவர்கள் பணவீக்கத்தை ஆதரித்தனர். இவர்கள் தொழில் பெருக்கத்தையும், முதலாளித்துவத்தையும் வெறுத்தனர். 1873, 93ஆம் ஆண்டுகளில் பீதிகளும், அவற்றைத் தொடர்ந்து அரசியல் சச்சரவுகளும் ஏற்பட்டன.

1896-க்குப்பின் சச்சரவுகள் ஒரு முடிவுக்கு வந்திருக்கலாம். ஏனெனில், பொன் நாணயத் திட்டம் உருவாயிற்று. ஆனால், பாங்கு முறை, செலாவணி முறைபற்றிய சீர்திருத்தங்கள் சச்சரவுகளை நீட்டித்தது. தேசிய பாங்கு முறை 1913-ல் மாறியது. ஃபெடரல் ரிசர்வ் சட்டத்தை 1913-ல் இயற்றினர். செலாவணித் தாள் முறை மாறியது. ஃபெடரல் ரிசர்வ் பாங்குகளுடைய செலாவணித் தாள்களும் இம் முறையைச் சேர்ந்த பாங்குகளின் செலாவணித் தாள்களும் புழக்கத்தில் வந்தன. இராச்சியங்களின் சாசனங்களைப் பெற்ற பாங்குகள் இருந்த போதிலும், 1863ஆம் ஆண்டுச் சட்டத்துடன் தொடர்பு கொண்ட தேசிய பாங்குகள் சிறந்த பணியாற்றின. உள்நாட்டுப் போர்க்காலத்திலிருந்து புழக்கத்தில் வந்த பல செலாவணிகள் நாட்டில் இருக்கின்றன. 1953ஆம் ஆண்டுக் கருவூல அறிக்கைப்படி கீழ்க்கண்ட செலாவணிகள் புழக்கத்தில் இருக்கின்றன: பொன் பத்திரங்கள், வெள்ளி டாலர்கள், வெள்ளிப் பத்திரங்கள். (1890ஆம் ஆண்டுக்) கருவூலப் பத்திரங்கள் (இவை ப்ளாண்டு ஆலிஸன், ஷெர்மன் சட்டங்களின் அடிப்படையில் அமைந்தவை), துணை நாணயங்கள், அமெரிக்கச் செலாவணித் தாள்கள் (கிரீன்பாக்குகள்), தேசிய பாங்குகளின் செலாவணித் தாள்கள், ஃபெடரல் ரிசர்வ் பாங்குச் செலாவணித் தாள்கள், ஃபெடரல் ரிசர்வ் முறையைச் சேர்ந்த மற்ற பாங்குகளின் செலாவணித் தாள்கள். 1862-லிருந்து 1913 வரை நாட்டில் நடந்த சமூக, அரசியல், பொருளாதாரப் போராட்டங்களின் விளைவாகச் செலாவணியில் ஏற்பட்ட மாறுதல்களை நியூ டீல் சட்டங்கள்கூட நீக்க முடியவில்லை. அண்மைக் காலத்தில் நாட்டின் செலாவணி முறை, பாங்கு முறை முதலியவற்றின் வரலாற்றைப் பின்வரும் அத்தியாயத்தில் காணலாம்.

மேலும் படிக்கவேண்டிய நூல்கள்

டி. ஆர். டூவி (Dewey, D. R.), 'Financial History of the United States', chaps. 12–22.

டபிள்யு. ஜே. ஷல்ஸ், எம். ஆர். கெயின் (Shultz, W. J., and Caine, M. R.), 'Financial Development of the United States', chaps. 13, 14, 16, 18, 20–25.

ஏ. பி. ஹெப்பார்ன் (Hepburn, A. B.), 'A History of Currency in the United States', chaps. 11–25.

எச். பி. வில்லிஸ் (Willis, H. P.), 'The Federal Reserve', chaps. 1–8.

டபிள்யு. ஜே. லாக் (Lauck, W. J.), 'The Causes for the Panic of 1893'.

இ. எல். போகார்ட், சி. எம். தாம்சன் (Bogart, E. L., and Thompson, C. M.), 'Readings in the Economic History of the United States', chap. 20.

எஃப். ஃப்ளுகல், எச். யு. ஃபாக்னர் (Flugel, F., and Faulkner, H. U.), 'Readings in the Economic and Social History of the United States', chap. 16.

25. உள்நாட்டு வாணிகமும் அயல்நாட்டு வாணிகமும்

உள்நாட்டு வர்த்தக வழிகளும், வர்த்தகத்திற்கு ஏற்பட்ட தடைகளும்

நாட்டின் பற்பல பகுதிகள் பற்பல பொருள்களை உற்பத்தி செய்வதால், இப் பொருள்களைப் பல இடங்களுக்குச் செலுத்து வதற்கும், பங்கீடு செய்வதற்கும் வர்த்தகம் தேவைப்படுகிறது. பழைய காலத்தில் கால்வாய்வழிகளிலேயே பண்டங்களை எடுத்துச் சென்றனர். ஆனால், இருப்புப்பாதைகளும், சிறந்த சாலைகளும் தோன்றியபின் ரெயில், மோட்டார் முதலியவை களைக்கொண்டு பொருள்களைப் பல இடங்களுக்கு எடுத்துச் செல்வது எளிதாயிற்று. மேற்குப் பகுதியிலேயே மக்கள் தொகை மிகுதியடைந்தது. ஆகையால், வர்த்தகப் பாதை களும், போக்குவரத்து வசதிகளும் அங்கு விரைவில் பெருகின. அமெரிக்காவின் முக்கியமான வர்த்தக வழிகள் கிழக்கிலும் மேற்கிலுமே உள.

ஆனால், கிழக்கு, மேற்குப் பகுதிகளின் வளர்ச்சியை, ஆங்காங்கே உள்ள பகுதிகளின் வளர்ச்சியும், தலைநகரங்களின் செல்வாக்கும் பாதித்தன. நாட்டின் வடகிழக்குப் பகுதியில் தொழில் உற்பத்தி நடைபெறுகின்றது. இப் பகுதியில் உற்பத்தியாகும் பண்டங்கள் அயல்நாடுகளுக்கு ஏற்றுமதி செய்யப்படுகின்றன. அயல்நாட்டுப் பொருள்கள் இறக்கு மதியும் செய்யப்படுகின்றன. நாட்டின் பல பகுதிகளிலிருந்து இப் பகுதிக்கு உணவுப் பொருள்களையும், கச்சாப் பொருள் களையும் அனுப்புகின்றனர். இப் பகுதியில் இப் பண்டங்களைப் பண்படுத்தி ஐரோப்பிய, லத்தீன் அமெரிக்க நாடுகளுக்கு ஏற்றுமதி செய்கின்றனர். வடகிழக்குப் பகுதியில் இறக்கு மதியான பொருள்களை நாட்டின் பல இடங்களுக்குச் செலுத்து கின்றனர். பழைய வடகிழக்குப் பகுதி நாடுகள் (ஓஹியோவும்

மிஸிஸிபிக்குக் கிழக்கே உள்ள நாடுகளும்) தன்னிறைவு (self-sufficiency) பெற்ற நாடுகள். அங்கு வாழும் மக்களுக்கு வேண்டிய விவசாயப் பொருள்கள், கனிப்பொருள்கள், உற்பத்திப் பொருள்கள் முதலியவை அங்கே கிடைக்கின்றன. தன்னிறைவு பெற்றிருந்தாலும் இங்கு உற்பத்தியாகும். மோட்டார் வண்டிகள், எஃகு பொருள்கள் முதலியவை மற்ற இடங்களுக்கு அனுப்பப்படுகின்றன. இப் பகுதி வேறு இடங்களிலிருந்து பண்டங்களைப் பெறுகின்றது. தென் பகுதியில் இயற்கைப் பொருள்களையும் விளைபொருள்களையும் உற்பத்தி செய்கின்றனர். முதன் முதலில் புகையிலை, பருத்தி போன்ற பொருள்களையும், பின்னர் மரம், கனிப்பொருள் களையும், இரசாயனப் பொருள்களையும், பெட்ரோலியம் முதலிய பொருள்களையும் உற்பத்தி செய்தனர். இப் பண்டங்களில் ஒரு பகுதியை வடபகுதிக்கு அனுப்பி அங்கு அவைகளைப் பண்படுத்துகின்றனர். ஆனால், கடந்த 50 ஆண்டுகளில் தென் பகுதியில், தொழில் உற்பத்தி பெருகிவிட்டது. வடபகுதிகளில் உள்ள முதலாளிகளுடைய மூலதனத்தைப் பயன்படுத்தி இங்குத் தொழில்களை ஆரம்பித்தனர். இதேபோல் தொலைவி லுள்ள மேற்குப் பகுதியிலும் தொழில் உற்பத்தி பெருகிற்று. ஆனால், 19ஆம் நூற்றாண்டில் மேற்குப் பகுதியில் விவசாயப் பொருள்களையும் மற்ற இயற்கை விளைபொருள்களையுமே உற்பத்தி செய்தனர். மேற்குப் பகுதியில் மக்கள் தொகை விரைவில் பெருகிற்று. மேலும், கீழ்த்திசையிலிருந்து இப் பகுதிகளுக்குப் பொருள்களை அனுப்புவதற்கு மிகுதியான பணம் செலவு செய்யவேண்டியிருந்தது. மேற்பகுதியில் உள்ள முதலாளிகள் இப் பகுதியில் தங்கள் தொழிற்சாலையின் கிளைகளை ஆரம்பித்தனர். ஆனால், மிகத்தொலைவில் உள்ள மேற்குப்பகுதி நாடுகள் கீழ்த்திசையின் உற்பத்திப் பொருள் களையே இன்றும் பயன்படுத்துகின்றன. இப் பகுதி காய்கறி, பழம் முதலிய விவசாயப் பொருள்களைக் கிழக்குப் பகுதிக்கு அனுப்புகின்றது.

சில பகுதிகளில் விளையும் உபரிப் பொருள்களை வியாபாரிகள் தலைநகரங்களுக்கு எடுத்துச் சென்று, அங்கு அவைகளைப் பண்படுத்திப் பண்டகசாலைகளில் சேமித்து வைக்கின்றனர். இவைகளை மொத்தமாக விற்பனை செய்யவும், அதற்கு வேண்டிய நிதியைப் பெறவும் ஏற்பாடுகள் செய்கின்றனர். இவைகளைப் பங்கீடு செய்வதற்கும் ஏற்பாடுகள் செய்கின்றனர். எனவே, தலைநகரங்கள் வளர்ந்தன. பழைய வர்த்தக வழிகள்ஓரளவு இதன் விளைவாக மாறின. ஆங்காங்கே உள்ள

தலைநகரங்களின் பொருளாதார ஆதிக்கம் பெருகியது. 1913-ல் அரசினர், நாட்டை 12 மாவட்டங்களாகப் பிரித்து, ஒவ்வொன்றிலும் ஒரு ஃபெடரல் ரிசர்வ் பாங்கை நிறுவினர். போஸ்ட்டன், ஃபிலடெல்பியா, நியூயார்க், ரிச்மண்டு, கிளீவ்லாந்து, அண்டலாண்டா, சிகாகோ, செயின்ட்லூயிஸ், டல்லாஸ் (Dallas), கன்ஸாஸ் நகரம், மின்னியப்போலிஸ் (Minneapolis), சான்ஃப்ரான்சிஸ்கோ முதலிய ஃபெடரல் ரிசர்வ் நகரங்களில் பல பாங்குகள் தோன்றின. இந்த நகரங்கள், நாட்டின் நிதிக்கும் வர்த்தகத்திற்கும் முக்கியமான கேந்திரங்களாக இருந்தன. சிறிய தலைநகரங்களும் இருந்தன. ஆனால், மேற்கூறிய கேந்திரங்களின் ஆதிக்கம் செழித்தோங்கியது. ஒவ்வொரு பகுதியிலும் உற்பத்தியாகும் பொருள்களில் பெரும் பகுதியை மக்கள் இந்த நகரங்களுக்கே அனுப்பினர். உற்பத்தியான பொருள்களின் ஒரு சிறு பகுதியை ஆங்காங்கே பயன்படுத்தினர்.

அமெரிக்க இராச்சியங்களிடையே தடையற்ற வர்த்தகம் நடைபெறுகின்றது. மக்கள் இந்த வாணிகத்தின் நலன்களை அடைகின்றார்கள் என்று பொருளாதார வல்லுநர்கள் அடிக்கடி குறிப்பிடுவது வழக்கம். அரசியலமைப்பு, இராச்சியங்களிடையே தடையற்ற வர்த்தகம் இருத்தல் வேண்டுமென்று திட்டவட்டமாகக் கூறுகின்றது. இவ் வர்த்தகத்தை மத்திய அரசாங்கம் கண்காணிக்கின்றது. ஆனால், அண்மைக் காலத்தில் இராச்சிய அரசாங்கங்கள் உள்நாட்டு வர்த்தகத்திற்குப் பல தடைகளை ஏற்படுத்திவிட்டன. இத் தடைகள் அரசியலமைப்பின் நோக்கத்துடன் முரண்பாடு கொண்டவை. இராச்சியங்கள் ஆங்காங்கே வாழும் மக்களுடைய நலனைப் பாதுகாப்பதற்காகவே இப்படிச் செய்கின்றன. எனவே, இத் தடைகள் மக்களுக்குச் சிறந்த பயனைக் கொடுக்கின்றன. அவர்களுடைய பொருளாதார நலன்களுக்கு இவை தேவைப்படுகின்றன. தொத்துநோய்களைத் தடுக்க இராச்சியங்கள் ஏற்பாடுகள் செய்தன. இவ் வேற்பாடுகளைப் பயன்படுத்தி வரிகள் கொடுக்காமல் தப்பும் பழக்கத்தை நீக்கினர். மற்ற இராச்சியத்திலிருந்து பிறர் வந்து உள்நாட்டு உற்பத்தியாளர்களுடன் போட்டியிடுவதைத் தடைசெய்யவும் இவ் வேற்பாடுகளைப் பயன்படுத்துகின்றனர். அண்மைக் காலத்தில் உள்நாட்டு வர்த்தகத்திற்குப் பல தடைகள் ஏற்பட்டுவிட்டன. ஆனால், இத் தடைகள் ஒரு பெரிய பிரச்சினையாக வளர்ந்துவிடவில்லை. விவசாயப் பொருள்களே இத் தடைகளுக்கு உட்பட்டன. உதாரணமாக, ஓர் இராச்சியத்தில் பால் உற்பத்தி செய்வோர்

பொருளின் தரத்தைக் கண்காணிப்பதற்காகச் சில விதிகளை வகுக்கவேண்டுமென்று அந்த இராச்சிய சட்டசபையைக் கேட்டுக்கொள்வார்கள். இதன் பலனாக மற்ற இராச்சியத்தின் பண்டங்கள் இந்த இராச்சியத்திற்கு வந்து போட்டியிடமுடியாது. வெண்ணெய் உற்பத்தி செய்வோர் மற்ற இடங்களிலிருந்து வரும் போலி வெண்ணெயைத் தடைசெய்ய முயற்சிசெய்வார்கள்.

உள்ளூரில் உள்ள பண்டமாற்றுச்செய்யும் உழவனுக்கு உதவிசெய்யவும், இராச்சியத்திற்கு வெளியேயுள்ளவனுக்குத் தொல்லை கொடுக்கவும், எல்லாவித மதிநுட்பம் வாய்ந்த சட்டங்களும் ஏற்படுத்தப்பெற்றன. பழங்கள், காய்கறி, முட்டைகள் முதலிய பண்டங்களைப் பலதரங்களாகப் பிரிப்பதையும், அவைகளுக்குப் பெயர்கள் கொடுப்பதையும் இராச்சியங்கள் கட்டுப்பாடுகளுக்குட்படுத்தின. அரசியலமைப்பின் 21ஆம் மாறுதல்படி ஓர் இராச்சியத்திலிருந்து மற்ற இராச்சியங்களுக்குச் சாராயத்தை எடுத்துச்செல்வது (இராச்சியச் சட்டங்களுடன் ஒவ்வாத பழக்கமானால்) சட்ட விரோதமாகும். மக்கள் உடல் நலனைக் கெடுக்கும் சாராயங்களை இராச்சியங்கள் தங்கள் பகுதிகளில் இறக்குமதி செய்யாமல் இருக்கலாம். ஆனால், உள்நாட்டில் உள்ள சாராயத் தொழிலை ஆதரிப்பதற்காகவே மாநிலங்கள் இதைப் பெரும்பாலும் பயன்படுத்தின. மற்ற இராச்சியங்களைச் சேர்ந்தவர்கள் அதிகமான விற்பனை வரியைக் கொடுக்கவேண்டும். தொழில் நடத்துவதற்குச் சில தனிக் கட்டணங்களைச் செலுத்தி அனுமதி பெறவேண்டும். எல்லா இராச்சியங்களும் இதுபோன்ற தடையுத்தரவுகளைப் போட்டதால் அவைகளிடையே ஒரு போட்டி ஏற்பட்டது. இந்தப் போட்டியைத் தடைசெய்வதில் உயர் நீதிமன்றம் இன்றுவரை அக்கறை காட்டவில்லை.

மொத்த வாணிகமும் சில்லறை வாணிகமும்

போக்குவரத்துச் சாதனங்கள் பெருகியதாலும், மக்கள் அதிகமாக நகர்ப்புறங்களை நாடிச் சென்றதாலும் உள்நாட்டு வர்த்தகம் சென்ற அரை நூற்றாண்டில் விரிவடைந்தது. இதன் விளைவாக, மொத்த வாணிகமும், சில்லறை வாணிகமும் சிறப்பான முறையில் வளர்ச்சி பெற்றன. மக்கள் தொகை பெருகியதால் மொத்த வியாபாரி எல்லாப் பண்டங்களையும் விற்பனை செய்யாமல் ஒரே பண்டத்தை மொத்தமாக விற்பனை செய்வதில் அக்கறை காட்டினான். ஒவ்வொரு வியாபாரியும் ஒவ்வொரு பண்டத்தை மொத்த வாணிகத்திற்குத் தேர்ந்தெடுத்

தான். தானியங்கள், பஞ்சு, காப்பிக்கொட்டை முதலிய பண்டங்களுக்குச் சிறந்த மார்க்கெட்டுகள் வளர்ச்சியடைந்தன. இந்த மார்க்கெட்டுகளில் பண்டங்களின் மொத்தத் தேவையும் (demand) அளிப்பும் (supply) விலைகளை நிர்ணயம் செய்தன மொத்த வாணிகம் மட்டுமல்லாமல் சில்லறை வாணிகமும் இதே முறையில் முன்னேறியது. பெரிய நகரங்களில் சில குறிப்பிட்ட பண்டங்களை மட்டும் விற்பனை செய்யும் மொத்த வியாபாரிகளும் சில்லறை வியாபாரிகளும் இருந்தனர்.

நகரங்களில் ஒரே பண்டத்தைச் சிறப்பான முறையில் விற்பனை செய்யும் பழக்கம் (இப் பண்டங்களுக்கு வேண்டிய தேவை இருந்தால்) ஓரளவு வளர்ச்சியடைந்தது. ஆனால், இப் பழக்கம் மிகுதியாக வளர்ச்சியடையவில்லை. பல பண்டங்களை விற்பனை செய்யும் மண்டிகளே (departmental store) வளர்ந்தன. முதன் முதலில் அலெக்சாண்டர் டி. ஸ்டீவார்டு (Alexander T. Stewart) என்பவர் 1860-ல் நியூயார்க்கில் ஒரு மண்டியை ஆரம்பித்தார். அடுத்து வந்த ஆண்டுகளில் ஃபிலடெல்பியாவில் ஜான் வனமேக்கரும் (John Wanemaker), சிகாகோவில் மார்ஷல் ஃபீல்டும் (Marshall Field) மண்டிகளை ஆரம்பித்தனர். கிராமாந்தரங்களில் வாழும் மக்கள் ஒரே மண்டியில் எல்லாப் பொருள்களையும் வாங்க விரும்பினர். சில மண்டிகள் செய்த தொழில் மிகவும் பெருகியதால், சிறப்பாகச் சில பண்டங்களையே விற்பனை செய்யும் நிறுவனங்களைப் போலவே அவைகளையும் சிக்கனமான முறையில் நிருவகித்தனர்.

கிராமாந்தரங்களில் வாழ்ந்த மக்கள் 19ஆம் நூற்றுண்டில் தங்கள் கிராமங்களில் இருந்த கடைகளிலேயே எல்லாப் பண்டங்களையும் வாங்கிக்கொண்டனர். வீடுவீடாகச் சென்று பண்டங்களை விற்பனை செய்வோரும் இருந்தனர். ஆனால், நாளடைவில் இவர்களுடைய எண்ணிக்கை குறைந்தது. 1890-க்குப்பின் இரண்டு மாறுதல்கள் ஏற்பட்டன. (1) கிராமாந்தரப் பகுதிகளில் வீடுகளிலேயே சரக்குகளைக் கொடுக்கும் பழக்கம், (2) மோட்டார் வண்டிகளின் வசதி. முதல் மாறுதல் தபால்மூலம் பொருள்களை வாங்கும் பழக்கத்தை வளர்த்தது. 1872-ல் மான்ட்கோமரியில் (Montgomery) தோன்றிய வார்டு அண்டு கம்பெனி (Ward & Company) கிரேஞ்சர்களுக்காக இத் தொழிலைச் செய்துவந்தது. 1895-ல் தோன்றிய சீர்ஸ், ரோபக் அண்டு கம்பெனியும் (Sears Roebuck & Company) இதே தொழிலைச் செய்தது. இவ்விரு கம்பெனிகளும் 1890-க்குப்பின் விரைவாக வளர்ந்தன. பார்சல் முறை

தோன்றிய பிறகு இவை மேலும் விரைவாக வளர்ச்சி பெற்றன. தபால்மூலம் பொருள்களை வாங்கும் பழக்கம் சிறிய விவசாயிக்கும், மற்ற அமெரிக்க மக்களுக்கும் சாதாரணமாகிவிட்டது. மோட்டார் வண்டிகளும் மக்களுக்குப் புதிய வசதிகளைக் கொடுத்துத் தொலை இடங்களிலுள்ள பொருள்களை வாங்குவதற்கும் உதவி புரிந்தன. கிராமங்களிலிருந்து அருகில் உள்ள ஊர்களுக்குச் சனிக்கிழமை சென்று பொருள்கள் வாங்குவதற்கு மோட்டார் வசதிகள் இருந்தன.

மோட்டார் வண்டிகள் கொடுத்த வசதிகள் கிராமாந்தரக் கடைகளை பாதித்தன. தபால்மூலம் பொருள்களை விற்பனை செய்யும் நிறுவனங்களும் தம் முறைகளை மாற்றிக்கொள்ள வேண்டியதாயிற்று. 1926-லிருந்து இந்த நிறுவனங்கள் பல கிளைகளை ஆரம்பித்தன. இப்படிப் பல சிற்றூர்களில்கூட கிளைகளை ஆரம்பித்ததால் இவைகளுடைய தொழில் பெருகிற்று ; இவைகள் விலைகளைக் குறைத்தன ; இப்படிக் கிளைகளை ஆரம்பிக்கும் பழக்கம் வளர்ச்சியடைந்தது. இத்தகைய நிறுவனங்களில் மிகப் பெரியதாகிய அட்லான்டிக் அண்டு பசிபிக் டீ கம்பெனியை (The Great Atlantic and Pacific Tea Company) 1858-ல் ஆரம்பித்தனர். இந்தக் கம்பெனி 1959-ல் 4,200 கிளைகளைக் கொண்டிருந்தது. இதைப்போல் பல மளிகைக் கடைகள் தோன்றின. 1879-ல் தி உல்வொர்த் ஃபைவ் அண்டு டென் சென்ட் செயின் (The Woolworth Five and Ten Cent chain) கம்பெனி தோன்றியது. இந்தக் கம்பெனி 1959-ல் 2,752 கிளைகளைக் கொண்டிருந்தது. 1892-ல் யுனைடெட் சிகார் ஸ்டோரும் (The United Cigar Store), 1897-ல் கிரெஸ்கி கம்பெனியும் (The Kresge System) தோன்றின. அண்மைக் காலத்தில் துணி, செருப்பு, மருந்துகள், உணவு முதலியவற்றை விற்பனைசெய்யப் பல நிறுவனங்கள் தோன்றியுள்ளன. இந்த நிறுவனங்கள் பல புதிய பண்டங்களை விற்பனைசெய்கின்றன. சிறிய ஊர்களில் இவை சில்லறை வாணிகத்தையே நடத்திவருகின்றன. 1948-ல் 6,000 நிறுவனங்கள் இருந்தன. கிளைகள் உள்பட மொத்தம் 107,409 கடைகள் இருந்தன. இவை 30,425,000,000 டாலர்கள் மதிப்புள்ள பண்டங்களை விற்பனை செய்தன. நாட்டின் சில்லறை வியாபாரத்தில் $\frac{1}{4}$ பங்கு இவர்கள் கண்காணிப்பில் இருந்தது.

விளம்பரத் துறையிலும் கணிசமான முன்னேற்றம் ஏற்பட்டது. மிகத் தொன்மையான காலத்திலிருந்தே வியாபாரிகள் தம் சரக்குகளை விற்பனைசெய்வதற்கு விளம்பரத்தைப் பயன்படுத்தினர். ஆனால், விளம்பரம் 20ஆம் நூற்றாண்

டில்தான் முழு வளர்ச்சிபெற்றது. விளம்பரம் பண்டங்களை வாங்குவோரின் மனநிலையை அறிந்து அதைப் பயன்படுத்திப் பண்டங்களை அவர்கள் வாங்கும்படி செய்தது. ஒரு பண்டத்தைப்பற்றிச் சிந்தனை செய்யாதவன்கூட அதை விரும்பும்படி விளம்பரம் செய்தது. ஒருவன் ஒரு பண்டத்தை வைத்திருந்தால் அது பழைய பொருள் என்றும் புதியதை வாங்கவேண்டும் என்ற அவாவை விளம்பரம் கிளப்புகிறது. நல்ல உடல்நலத்துடன் இருப்பவர்களை விளம்பரம் எதிர் காலத்தில் நோய் தாக்கக்கூடும் என்ற எண்ணத்தைக் கொள்ளும்படி செய்துவிடுகிறது. மேலும், சில பண்டங்கள் மற்றவைகளைவிடச் சிறந்ததென்றும் இவை திட்டவட்டமாகக் கூறுகின்றன. பண்டங்களை வாங்குவோர் விழித்திருக்கவும்—என்ற கொள்கையின் அடிப்படையில் விளம்பரங்கள் அமைந்துள்ளன. சில நிறுவனங்கள் சில மருந்துகளை உற்பத்தி செய்வதில் தனி உரிமை பெற்றிருக்கின்றன. சிலர் இந்த மருந்துகளையும் சிங்காரிப்புப் பொருள்களையும் அளவுக்கு மீறி விளம்பரப்படுத்திவிட்டனர். இதனால் சில நிறுவனங்கள் மட்டமான சரக்குகளைச் செய்து அவைகளை விளம்பரப்படுத்துவதிலேயே கவனம் செலுத்தின. 1906-ல் இயற்றிய சட்டப்படி (Pure Food and Drug Act) தீங்கு விளைவிக்கும் மருந்துகளை உற்பத்தி செய்வதைத் தடை செய்தனர். 1938-ல் இயற்றிய சட்டம் (Food, Drug and Cosmetic Act) இத் தடையை நன்கு அமலில் கொண்டுவந்தது. உணவு, மருந்து, சிங்காரிப்புப் பொருள் முதலியன இச் சட்டத்திற்குட்பட்டன. 1950-க்குள் விளம்பரத் தொழில் மிகவும் பெருகிவிட்டது. 20ஆம் நூற்றாண்டில் விளம்பரச் செலவு 6,500,000,000 டாலராகப் பெருகிவிட்டது. இதைத்தவிர, நேரடியாகச் செய்த விளம்பரம், வீடுதோறும் சென்று செய்த விளம்பரம் முதலியவற்றின் செலவுகள் இருந்தன. பத்திரிகைகள் நாள்தோறும் அவைகளைப் படிப்பவர்களிடமிருந்து பெற்ற வருமானத்தைப்போல் இரண்டு அல்லது மூன்று மடங்கு வருமானத்தை விளம்பரங்கள்மூலம் பெற்றன. விளம்பரம் செய்யாதவர்கள் பத்திரிகைகளையே பெரும்பாலும் பயன்படுத்தினர். ரேடியோவும் டெலிவிஷனும் விளம்பரத்தை ஆதரித்தன. 1959-ல் மொத்த விளம்பரச் செலவு 11 பிலியன் டாலர்களாகும்.

விளம்பரத்தின் நலன்களைக் கருதாமல் அவைகளைக் குறை கூற வேண்டுமென்ற நோக்கத்துடன் மேற்கூறியவைகளை நாம் எழுதவில்லை. மக்களுக்குப் பண்டங்களின் விவரங்களையும் அவைகளுடைய நலன்களையும் விளம்பரங்கள் எடுத்துரைக்

கின்றன. ஆனால், விளம்பரம் பண்டங்களை வாங்கவேண்டு மென்ற விருப்பத்தை மக்களுக்கு ஏற்படுத்துகின்றது; தொழிலையும் பெருக்குகின்றது. ஆனால், பல நிறுவனங்கள் சிறந்த பொருள்களை உற்பத்தி செய்வதில் கவனம் செலுத் தாமல், விளம்பரங்களிலேயே ஊக்கம் காட்டுகின்றன. பொருள்களை வாங்க முடியாத நிலையில் இருப்பவர்கள்கூட விளம்பரங்களைக் கண்டு அவைகளை வாங்க வேண்டுமென்று ஆசைப்படுகிறார்கள். ஆனால், இந்தப் பிரச்சினையை 1920-க்குப் பின் தீர்த்தார்கள். பண்டங்களை வாங்க முடியாதவர்கள் அவைகளை விற்பனையாளரிடமிருந்து பெற்றுக்கொண்டு, தவணை களில் பணத்தைச் செலுத்தலாம். கிட்டத்தட்ட மொத்த விற்பனையில் 15 சதவீதத்தை இப்படியே விற்பனை செய்தனர். மோட்டார் வண்டிகளில் 60 சதவீதத்தையும், வீட்டு வேலைக் கருவிகளில் 55 சதவீதத்தையும், மனைத்துணைப் பொருள்களில் 50 சதவீதத்தையும் இதே முறையில் விற்பனை செய்தனர். பாங்குகளும், ஜெனரல் மோட்டார்க் கம்பெனி போன்ற நிறுவனங்களும் வேண்டிய கடன் வசதியளித்து மக்களுக்குப் பொருள்களை வாங்குவதற்கு உதவிபுரிகின்றன.

பண்டங்களின் பங்கீடும் அடக்கச் செலவும்

உள்நாட்டில் பொருள்கள் எப்படிப் பங்கீடு செய்யப்படு கின்றன என்பதையும், அதற்கு எவ்வளவு செலவாகின்றது என்பதையும் கணக்கிடுவது கடினமான காரியமாகும். 1930ஆம் ஆண்டின் மக்கள் கணிப்புப் புள்ளி விவரங்களைச் சேகரித்தவர்கள் பங்கீட்டுச் செலவைக் கணக்கிட்டனர். இக் கணக்கு 1929ஆம் ஆண்டின் விவரங்களைக்கொண்டு எடுக்கப் பட்டது. 1929-ல் முன்பைவிட மிக அதிகமான பொருள்களை உள் நாட்டில் விற்பனை செய்தனர். 'இருபதாம் நூற்றாண்டின் நிதி' (The Twentieth Century Fund) 56 பிலியன் டாலர்களை 1929-ல் பண்டங்களுக்காக மக்கள் கொடுத்தனர் என்று கூறுகின்றது.[1] இத் தொகையில் 38.5 பிலியன் டாலர்களை, அதாவது, 59 சத வீதத்தைப் பங்கீட்டுக்காகச் செலவு செய்தனர். 'அந்த ஆண்டில் பண்டங்களைச் செய்வதைவிடப் பங்கீடு செய்வதற்கே மிகுதியான பணத்தைச் செலவு செய்தனர்' என்று அறிக்கை குறிப்பிடுகிறது. 1930-லிருந்தே உற்பத்திச் செலவைவிடப் பங்கீட்டுச் செலவு மிகுதியாக இருந்தது என்று நம்பலாம். பண்டங்களைப் பங்கீடு செய்யும் பணியில் அமர்ந்திருப்பவர்கள் நாட்டுக்கு எவ்வளவு சிறந்த தொண்டு செய்கின்றனர் என்பதை

[1] 'Does distribution cost too much? (1939)' Chaps. 2 ff.

நாம் இதிலிருந்து அறியலாம். கச்சாப் பொருள்களுக்கும் தொழில் திறனுக்கும் மொத்த அடக்கச் செலவில் எவ்வளவு குறைந்த பகுதியைக் கொடுக்கின்றனர் என்பதையும் நாம் காணலாம்.

தொழிற்சாலையை விட்டுச் செல்லும் பண்டம் இறுதியில் அதைப் பயன்படுத்துவோரைச் சேரும்வரை அடக்கச் செலவு பெருகிக்கொண்டே செல்கிறது. பயன்படுத்துவோரை அடைந்தவுடன் அடக்கச் செலவு இரண்டு அல்லது மூன்று பங்காகப் பெருகிவிடுகின்றது. பங்கீட்டுச் செலவு மிகவும் அதிகமாக இருக்கின்றது என்பதை உணர்ந்து அதைக் குறைக்க அரசினர் முயற்சி செய்தனர். தனிப்பட்ட விற்பனை யாளர்கள் மிகுதியான இலாபம் பெறவில்லை என்பது உண்மையே. ஆனால், தற்காலத்துப் பங்கீட்டு முறை சிக்கலாக இருக்கின்றது. இதற்கு மிகுதியான செலவு ஏற்படுகிறது. இம் முறையை எளியதாகச் செய்யவேண்டுமென்றும், இதன் செலவுகளைக் குறைக்கவேண்டுமென்றும் பலர் கருதுகின்றனர். இந்த நோக்கங்களுடன் பொருள்களைப் பயன்படுத்துவோர் கூட்டுறவுச் சங்கங்களைத் துவக்கினர்.

அயல்நாட்டு வர்த்தகத்தின் வளர்ச்சியும் அதன் காரணங்களும்

1860-லிருந்து அமெரிக்காவின் அயல்நாட்டு வர்த்தகம் ஏராளமாகப் பெருகியது. 1920-ல் ஏற்றுமதி நான்கு மடங்காகவும், இறக்குமதி 16 மடங்காகவும் பெருகியது. 1850-ல் ஏற்றுமதியின் மதிப்பைவிட இறக்குமதியின் மதிப்பு 20,040,062 டாலர்கள் அதிகமாக இருந்தது. ஆனால், 1920-ல் இறக்குமதியைவிட ஏற்றுமதியின் மதிப்பு, 2,880,114,000 டாலர்கள் அதிகமாக இருந்தது. இதேகாலத்தில் ஆள் ஒன்றுக்குச் செய்த இறக்குமதி மூன்று மடங்காகவும், ஏற்றுமதி ஏழு மடங்காகவும் மிகுதியடைந்தது. இந்த வளர்ச்சிக்குப் பல காரணங்கள் இருந்தன. அமெரிக்காவில் மக்கள் எல்லாப் பகுதிகளிலும் குடியேறியதால் நாடெங்கும் உள்ள நிலங்களைச் சாகுபடி செய்து ஆங்காங்கே கிடைக்கும் சுரங்கப் பொருள்களையும் பயன்படுத்தினர். போக்குவரத்துச் சாதனங்கள் பெருகியதால் மிகுதியாக உற்பத்தி செய்த பொருள்களை விற்பனை செய்வது எளிதாயிற்று. நாட்டின் இயற்கை உற்பத்திச் சாதனங்கள் பல இருந்தன. மற்ற நாடுகளில் இவ்வளவு மிகுதியான இயற்கை வளம் இல்லை. அரசினர் விதித்த உயர்ந்த பாதுகாப்பு வரிகள் ஒரு காலத்தில் விவசாய

நாடாக இருந்த அமெரிக்காவில் தொழில்களை வளர்த்தன. நாட்டில் ஏராளமான கச்சாப் பொருள்கள் கிடைத்தன. தொடர்ந்து முன்னேற்றமடைந்த இயந்திரங்கள் மிகுதியான அளவில் பொருள்களை உற்பத்தி செய்தன. இப் பொருள்களை அயல்நாடுகளிலும் உள்நாட்டிலும் விற்பனை செய்யவேண்டிய தாயிற்று. தொழிலுற்பத்தி பெருகியதால் அயல்நாட்டு வர்த்தகமும் பெருகியது.

அயல்நாட்டு வர்த்தகம் பெருகுவதற்கு மற்றக் காரணங்களும் இருந்தன. உள்நாட்டில் போக்குவரத்தும், தொடர்பு வசதிகளும் பெருகின. புதியதாகத் தோன்றிய கடல் தந்தி, தொலைபேசி, கம்பியில்லாத் தந்தி, கடலுக்கு அப்பால் உள்ள நாடுகளுடன் அமெரிக்காவை இணைத்த தொலைபேசி முதலியவைகளும், பாங்கு வசதிகளும், அவைகள் கொடுத்த கடன் வசதிகளும் அயல்நாட்டு வாணிகம் பெருகுவதற்கு உதவி செய்தன. 1852-க்குப் பிறகு கடலுக்குள் கம்பிகளைச் செலுத்தி மற்ற நாடுகளுடன் தந்தித் தொடர்பை ஏற்படுத்தினர். அந்த ஆண்டு டோவர் என்ற இடத்திலிருந்து ஆஸ்டெண்டு என்ற இடத்தைக் கடல் தந்தியுடன் இணைத்தனர். 1866-ல் சைரஸ் ஃபீல்டு (Cyrus Field) என்பவர் கடல் தந்தியை வெற்றிகரமாகப் பயன்படுத்தினார். 1918-ல் 9 கம்பிகள் அமெரிக்காவையும் ஐரோப்பாவையும் இணைத்தன. உலகத்தின் முக்கியமான துறைமுகங்களை 281,000 மைல்கள்கொண்ட கம்பிகளைக் கொண்டு அமெரிக்காவுடன் இணைத்தனர். இக் கம்பிகளைக் கொண்டு உலகத்தை 13 முறை சுற்றிக் கட்டலாம். ஜெர்மனியைச் சேர்ந்த ஹென்ரிச் ஹெர்ட்ஸ் (Henrich Hertz) என்பவர் 1888-க்குப் பிறகு செய்த ஆராய்ச்சியின் விளைவாகவும், இத்தாலியைச் சேர்ந்த மார்க்கோனி போன்ற பல விஞ்ஞானிகள் செய்த ஆராய்ச்சியின் பலனாகவும் கம்பியில்லாத் தந்தியை மக்கள் பயன்படுத்தினர். 1903-ல் இவர்கள் முயற்சி வெற்றியடைந்தது; அந்த ஆண்டில் ரேடியோவை முதன் முதலில் வெற்றிகரமாகப் பயன்படுத்தினர்.[2] அடுத்த 20 ஆண்டுகளில் பல முன்னேற்றங்கள் ஏற்பட்டன. எல்லோரும் தங்கள் வீடுகளிலேயே செய்திகள், விலைவாசிகள், பங்கு மாற்று நிலையங்களின் நிலை முதலியவைகளை அறிந்துகொள்ள ரேடியோ வசதியளித்தது. இந்த ரேடியோவைக் குறைந்த விலையில் வாங்க முடிந்தது.

[2] 1901-ல் டிசம்பர் மாதம் 12ஆம் தேதி மார்க்கோனி நியூ பௌண்ட்லாந்தில் உள்ள செயின்டு ஜான் என்ற இடத்தில் கார்ன்வாலில் உள்ள போல்து நிலையத்திலிருந்து அனுப்பிய செய்தியைப் பெற்றார்.

அயல்நாட்டு வர்த்தகம் பெருகியதால் பாங்குத் தொழிலும் பெருகியது. சில பாங்குகள், ஆசியா, ஐரோப்பா, தென் அமெரிக்கா, ஆஃப்ரிக்கா முதலிய இடங்களில் கிளைகளை ஆரம்பித்தன. இந்த பாங்குகள் கடன் வசதிகளைக் கொடுத்தன; வாணிப உண்டியல்களை வெளியிட்டன; வர்த்தகச் செய்திகளைக் கொடுத்தன; மற்ற வழிகளிலும் அயல்நாட்டு வர்த்தகத்திற்குப் பேருதவி அளித்தன. அரசினரும், குறிப்பாக 1920-லிருந்து ஹூவர் காலத்தில் பல வழிகளில் அயல்நாட்டு வர்த்தகத்திற்கு உதவி அளித்தனர்.

அயல்நாட்டு வர்த்தகத்திற்குப் பண்டங்கள் வேண்டும். 19ஆம் நூற்றாண்டின் பிற்பகுதியில் அமெரிக்கா, விவசாயப் பொருள்களை ஏற்றுமதி செய்தது. ஐரோப்பிய ஆலைகளுக்கு வேண்டிய பஞ்சையும், மக்களுக்கு வேண்டிய உணவையும் அமெரிக்கா ஏற்றுமதி செய்தது. ஆனால், 20ஆம் நூற்றாண்டில் விவசாயப் பொருள்களைவிட, உற்பத்திப் பொருள்களையே அமெரிக்கா மிகுதியாக ஏற்றுமதி செய்தது. அரசினர் வழங்கிய உற்பத்தித் தனி உரிமையும், அமெரிக்கர்களுடைய அறிவும் பல புதிய இயந்திரங்களைக் கண்டுபிடிக்க உதவி புரிந்தன. இவைகளை அயல்நாடுகள் ஏராளமாக வாங்கின. உதாரணமாக, விவசாயக் கருவிகள், தையல் கருவி, டைப் மிஷின் (type writer) முதலிய பண்டங்களை அமெரிக்கா ஏராளமான அளவில் உற்பத்தி செய்தது. மிகுதியான அளவில் பொருள் உற்பத்தி செய்யும் வழியையும், விலைகளைக் குறைக்கும் வழியையும் அமெரிக்காவே முதன்முதலில் கண்டுபிடித்தது. குறிப்பாக மோட்டார் வண்டிகளை உற்பத்தி செய்வதில் இந்த வழிகளை அமெரிக்கா கண்டுபிடித்தது. ஒரு நாடு மற்ற நாட்டின் பொருள்களை நாடுவதால் அயல்நாட்டு வர்த்தகம் ஏற்படுகின்றது. உலகத்தில் எந்த நாடும் அமெரிக்காவைப்போல் இயற்கை வளங்கள் கொண்டதாயில்லை. உணவு, கச்சாப்பொருள், உற்பத்திப் பொருள்கள் முதலியவற்றை வெளிநாடுகளுக்கு ஏற்றுமதி செய்யக்கூடிய ஆற்றல் அமெரிக்காவுக்கு இருந்தது.

இறக்குமதியும் ஏற்றுமதியும் மிகுதியடைந்தன. ஆனால், 1860-க்குப் பின் ஏற்றுமதி, இறக்குமதியைவிட மிகவும் அதிகமாயிற்று. காப்பி, இயற்கை ரப்பர் முதலிய பண்டங்களை அமெரிக்கா உற்பத்தி செய்யவில்லை. இப் பண்டங்களை அமெரிக்கா இறக்குமதி செய்கின்றது. மேலும், ஏற்றுமதிக்குப் பதிலாக அமெரிக்கா இறக்குமதி செய்யவேண்டிய அவசியம் இருப்பதாலேயே இப் பொருள்களை இறக்குமதி செய்கின்றது.

ஏற்றுமதியும் இறக்குமதியும், 1860—1939

ஆண்டு	ஏற்றுமதிப் பொருள்கள்	ஏற்றுமதிப் பொருள்களும், உலோக நாணயங்களும்	இறக்குமதிப் பொருள்கள்	இறக்குமதிப் பொருள்களும், உலோக நாணயங்களும்	மொத்த ஏற்றுமதி அல்லது* இறக்குமதியின் மிகுதி
1860	$ 333,576,000	$ 400,122,000	$ 353,616,000	$ 362,166,000	$ 37,956,000
1900	1,394,483,000	1,499,462,000	849,941,000	929,771,000	569,691,000
1920	8,228,016,000	8,663,723,000	5,278,481,000	5,783,609,000	2,880,114,000
1929	5,240,995,000	5,440,985,000	4,399,361,000	4,754,950,000	686,035,000
1932	1,611,016,000	2,434,394,000	1,322,774,000	1,705,739,000	728,655,000
1939	3,117,176,000	3,192,314,000	2,318,081,000	5,978,047,000	2,785,733,000

*1939ஆம் ஆண்டைத் தவிர மற்ற ஆண்டுகளில் ஏற்றுமதி மிகுதியாக இருந்தது. ஏற்றுமதியைவிட இறக்குமதி அதிகமானதற்குக் காரணம் இரண்டாம் உலகப் போரினால் மிகுதியான தங்கம் அமெரிக்காவிற்குள் புகுந்ததே.

Statistical abstract, 1921, Table 482, pp. 840-841, 854-855; ibid., 1940, pp. 488-489.

சிறந்த பயிற்சி பெற்றவர்கள் உற்பத்தி செய்யும் நுட்பமான வேலைப்பாடுள்ள பொருள்களையும், மிகுதியான தொழிலாளிகள் சேர்ந்து செய்யும் சில பண்டங்களையும் அமெரிக்காவில் இயந்திரங்களைக்கொண்டு செய்ய முடியாததால், இவைகளை அயல்நாடுகளிலிருந்து இறக்குமதி செய்கின்றனர். ஏற்றுமதிக்கும் இறக்குமதிக்கும் உள்ள வேறுபாட்டைக் கீழ்க் கண்டவை சரிக்கட்டின: (1) கப்பல் போக்குவரத்து வசதியையும், இன்சூரன்சு வசதியையும் செய்துகொடுத்த ஐரோப்பியர்களுக்கு (குறிப்பாக முதல் உலகப் போர்க்காலத்தில்) ஏராளமான பணத்தை அமெரிக்கர்கள் செலுத்தினர். (2) அயல்நாட்டினர் அமெரிக்காவில் முதலீடு செய்திருந்தனர். இவர்களுக்கு அமெரிக்கா, இலாப ஈவு, வட்டி முதலியவற்றுக்காக ஏராளமான தொகையைச் செலுத்தியது. (3) குடி புகுந்தவர்கள் தம் சொந்த நாட்டுக்குப் பணம் செலுத்தினர். (4) வெளிநாடுகளில் சுற்றுலாவிற்காக அமெரிக்கர்கள் ஆண்டு தோறும் சுமார் 350,000,000 டாலர்களைச் செலவு செய்தனர்.

வர்த்தகத்திற்கு அரசினருடைய உதவி

நாட்டின் வாணிகத்தையும், மக்களுடைய நலன்களையும் பாதுகாப்பது அரசாங்கத்தின் கடமையாகும். ஆனால், இதை அரசினர் சில சமயங்களில் சரியாக உணர்வதில்லை. அமெரிக்கா தலையிடாமைக் கொள்கையையே (laissez faire) பெரும்பாலும் பின்பற்றுகிறது. ஆனால், அண்மைக் காலத்தில் மத்திய அரசாங்கம் வாணிகத்திற்குப் பல உதவிகள் செய்திருக்கின்றது. மூன்று முறைகளில் இவ்வுதவிகள் செய்யப்பட்டிருக்கின்றன. (1) அரசாங்கத்தினர் புதிய துறைமுகங்களை அமைத்தனர்; சில துறைமுகங்களைச் சீர்படுத்தி அமைத்தனர்; கப்பல் பிரயாணத்தை ஆபத்துகளிலிருந்து அகற்றப் பல நடவடிக்கைகளை எடுத்தனர். (2) வாணிகத்தை இலாபகரமாகச் செய்ய முயற்சி செய்தனர். (3) கப்பல் கட்டும் தொழிலுக்கு உதவியளித்தனர். காங்கிரஸ் சபையினர் சட்டங்களை இயற்றி மேற்கூறிய உதவிகளைச் (வாணிகத்திற்கு) செய்தனர். அரசாங்கத் துறைகளின் செயலகங்கள் (Bureaus of Executive Departments) இச் சட்டங்களைச் செயலாற்றின. அமெரிக்க-ஸ்பானியப் போருக்குப் பின், அரசாங்கம் வாணிகத்திற்கு அதிகமான உதவிகளை அளித்தது. குறிப்பாக வாணிகத் துறையைத் தொழில் துறையிலிருந்து 1913-ல் பிரித்த பின், அரசினர் மேலும் மிகுதியான அளவில் உதவிபுரிந்தனர். வாணிகத் துறைச் சட்டங்களைச் செயலாற்றுவதற்காக நிறுவியிருக்கும்

செயலகங்களுடைய பெயர்களைக் குறிப்பிட்டாலே, அரசாங்கம் எந்த அளவு வர்த்தகத்திற்கு உதவியளிக்கின்றது என்பது தெளிவாகும். கடற்கரையையும் அதன் மேற்பரப்பையும் கணக்கிடும் செயலகம் (Coast and Geodetic Suıvey), அயல் நாட்டு, உள்நாட்டு வர்த்தகத்தைப்பற்றிய விவரங்களைச் சேகரிக்கும் செயலகம் (Bureau of Foreign and Domestic Commerce), உள்நாட்டு நீர்ப்பாதைகள் குழு (Inland Waterways Corporation), வானநிலைச் செயலகம் (Weather Bureau) (வான நிலையைப் பற்றிய செய்திகளை மாலுமிகளுக்குக் கொடுத்து உதவ) ஆகாய விமானப் போக்குவரத்தை ஆதரிக்கும் வானூர்தி நிலையமும் அதன் நிருவாகமும் (Civil Aeronautics Authority and Civil Aeronautics Administration), அயல்நாட்டு வாணிகப் பகுதிகள் சபை (Foreign-Trade Zone Board) (அமெரிக்க வர்த்தகத்தை விரைவில் நடத்துவதற்கு உதவியளிக்க)—மேற்கூறிய செயலகங்களை அரசாங்கம் நிறுவியது. இவைகளைத் தவிர அமெரிக்கத் தொழிலுக்கு ஆதரவு கொடுக்கும் செயலகங்களையும் ஏற்படுத்தினர். வர்த்தகத் துறை, பத்திரிகைகள், அறிக்கைகள், புள்ளி விவரங்கள் முதலியவைமூலம் வாணிகம்பற்றிய செய்திகளை வெளியிடுகிறது.

1802-ல் நீர்ப்பாதைகளையும், துறைமுகங்களையும் சீர்படுத்த முதன்முதலில் அரசாங்கம் நிதியுதவி செய்தது. அந்த ஆண்டிலிருந்து சுமார் ஒரு பிலியன் டாலர்களை அரசினர் செலவு செய்தனர். அமெரிக்க இராணுவப் பொறியியலாளர்கள் மேற்கூறிய வேலையை மேற்பார்வை செய்துவருகிறார்கள். ஆனால், அரசியல் கட்சிகள் போட்டி போட்டுக்கொண்டு இதற்காகப் பணம் செலவு செய்யும்படி காங்கிரஸ் சபையைத் தூண்டுவதால் இத் தொகை முழுவதையும் சிறந்த முறையில் செலவு செய்யவில்லை. கலங்கரை விளக்கச் செயலகமும் (Bureau of Light houses), கடற்கரையையும் அதன் மேல்பரப்பையும் கணக்கிடும் செயலகமும், வானநிலைச் செயலகமும் கப்பல்களுக்கும் மாலுமிகளுக்கும் ஆபத்துகள் நேராமல் இருக்க வேண்டிய ஏற்பாடுகளைச் செய்கின்றன. கடற்கரைக் காவலர்கள் (Coast guards), கலங்கரை விளக்கங்களைச் செம்மையாக வைத்துக்கொள்கின்றனர். மற்றப் பாதுகாப்பு வசதிகளையும் இவர்கள் சரிவரக் கண்காணித்து வருகிறார்கள். 250 நிலையங்களைக்கொண்டு கப்பல்களை ஆபத்துகளிலிருந்து தப்புவதற்கு வேண்டிய எச்சரிக்கைகளை இவர்கள் கொடுக்கின்றனர். இதை உயிரைக் காப்பாற்றும் பணி (Life Saving Service) என்று அழைக்கிறார்கள். ரெவின்யூ கட்டர் சர்விஸ் (Revenue

Cutter Service) என்ற துறை, உயிரைக் காப்பாற்றும் பணியில் ஈடுபட்டுள்ளது; வருவாய்பற்றிய சட்டங்களை அமலில் கொண்டுவருகிறது. கடற்கரை மேற்பரப்பைக் கணக்கிடும் செயலகமும், கப்பற் படையைச் சேர்ந்த நீர்ப் பரப்பைக் கணக்கிடும் செயலகமும் மாலுமிகளுக்கு வேண்டிய வரைபடம், விவரங்கள், வானநிலை பற்றிய செய்தி முதலியவற்றை அவ்வப்போது கொடுத்து அரிய தொண்டாற்றுகின்றன.

வாணிகத்தை இலாபகரமாகச் செய்வதற்கு அரசினர் பல ஏற்பாடுகளைச் செய்தனர். அமெரிக்கக் கப்பல்களை ஆதரிக்கும் சட்டங்களை அரசினர் இயற்றினர். அமெரிக்கப் பண்டங்களைச் சாதகமான முறையில் விற்பனைசெய்ய உடன்படிக்கைகளைச் செய்தனர். கருவூலமும் அஞ்சல் அலுவலகமும் வர்த்தகச் செய்திகளை வெளியிட்டன. வர்த்தகத் துறையினர், 1912-ல் உள்நாட்டு, வெளிநாட்டு வர்த்தகச் செயலகத்தை (Bureau of Foreign and Domestic Commerce) நிறுவினர். 'அமெரிக்காவின் பல தொழில்களை வளர்த்து அவைகளுடைய பண்டங்களை உள்நாட்டிலும் வெளிநாட்டிலும் விற்பனை செய்வதற்கு உதவி செய்வதும், வர்த்தகம்பற்றிய புள்ளி விவரங்களை மக்களுக்குக் கொடுப்பதும்' இச் செயலகத்தின் பணியாகும். அயல் நாடுகளில் வர்த்தக அலுவலர்களை நியமித்தனர். அரசியல் தூதர்கள் காரியாலயங்களில் வர்த்தகத் துறையை ஏற்படுத்தி அயல்நாட்டு வர்த்தகத்தைப் பெருக்குவதற்கு ஏற்பாடுகள் செய்தனர். அயல்நாட்டு வாணிகத்தைப் பெருக்க எல்லா வாய்ப்புகளையும் பயன்படுத்தினர். ஹூவர் வாணிகத் துறைச் செயலாளராகப் பணியாற்றிய காலத்தில் இத் துறையின் வேலை மிகுதியடைந்தது.

1918ஆம் ஆண்டு ஏப்ரல் மாதம் 10ஆம் தேதி வெப் ஏற்றுமதிச் சட்டத்தை (Webb Export Act) இயற்றினர். ஏற்றுமதித் தொழிலைச் செய்யும் நிறுவனங்கள் இச் சட்டப்படி, ஷெர்மன் டிரஸ்ட் எதிர்ப்புச் சட்டத்திற்குட்படா. இந்த நிறுவனங்கள், விலையைக் கண்காணிக்கக் கூட்டுச் சதி செய்யக் கூடாது; போட்டியையும் ஒழிக்கக்கூடாது. அயல்நாட்டு விற்பனை நிறுவனங்களை முழுமையாகவோ அல்லது அவைகளின் ஒரு பகுதியையோ வாங்க விரும்பும் நிறுவனங்கள் கிளேட்டன் சட்டத்திற்குட்படா. 1930-க்குப் பின் ரூஸ்வெல்ட் காலத்தில் இயற்றிய சட்டங்கள், வர்த்தக ஒப்பந்தங்கள் செய்துகொள்ள இடங்கொடுத்தன; லத்தீன் அமெரிக்க நாடுகளுக்கு நிதியுதவி செய்ய ஏற்பாடு செய்தனர். பல உதவிகளை

ஏற்றுமதி, இறக்குமதி பாங்குகள்மூலம் செய்தனர். இந்தக் கொள்கையை இரண்டாவது போருக்குப் பின்னரும் நீட்டித்தனர்.

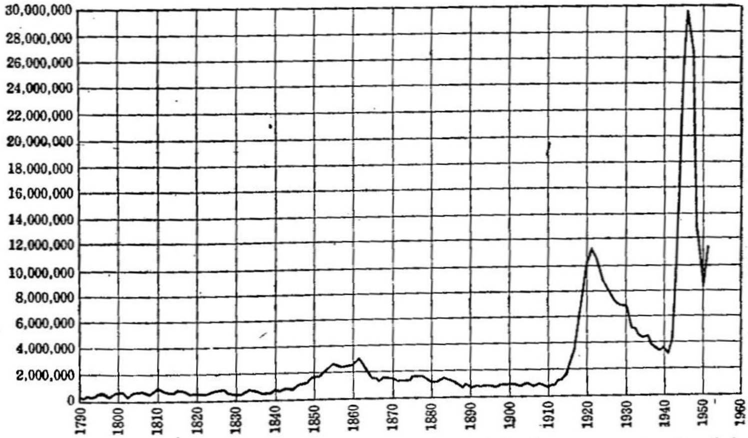
வாணிகக் கப்பற்படை

வாணிகக் கப்பல்களை ஒரு நாடு வைத்துக்கொள்ள வேண்டியதில்லை. வர்த்தகத்திற்குப் பிற நாடுகளுடைய கலங்களைப் பயன்படுத்திக்கொள்ளலாம். ஆனால், ஒரு நாடு சொந்தமாக வாணிகக் கலங்களை வைத்துக்கொள்வதில் சில நன்மைகள் இருக்கின்றன. குறிப்பாகப் போர்க் காலத்திலும், போர் தொடுப்பதற்குத் தயாராக உள்ள நாடுகளிலும் வாணிகக் கப்பல்கள் தேவைப்படுவது இயற்கை. உள்நாட்டுப் போர் நடந்தபொழுது நமது வர்த்தகக் கலங்கள் பாழடைந்தன. தென் பகுதியைச் சேர்ந்தவர்கள் நமது கலங்களைச் சேதப்படுத்தினர்.

அமெரிக்காவில் நீராவிக் கப்பல்கள் கட்டுவதற்குக் காலதாமதம் ஆனபடியால் இங்கிலாந்து நாட்டின் கப்பல்களையே பெரும்பாலும் பயன்படுத்தினர். உள்நாட்டுப் போருக்குப் பின் உள்நாட்டுப் போக்குவரத்துத் தொழிலிலும், மற்ற உற்பத்தி சாதனங்களைப் பயன்படுத்துவதிலும் மக்கள் ஊக்கம் காட்டினர். ஏனெனில், உள்நாட்டுத் தொழில்கள் மிகுதியான இலாபம் கொடுத்தன. கப்பல் கட்டும் தொழிலை அவர்கள் வளர்க்கவில்லை. அரசாங்கமும் இத் தொழிலில் எவ்வித அக்கறையும் காட்டவில்லை. எனவே, கப்பல் கட்டும் தொழில் படிப்படியாகக் குன்றியது.

உள்நாட்டுப் போரைத் தொடர்ந்து ஐந்தாண்டுகளில் இத் தொழில் சற்று முன்னேறியது. ஆனால், மீண்டும் இத் தொழில் குன்றியது. மீன் பிடிக்கும் கப்பல்களும், அயல்நாட்டு வர்த்தகத்தில் ஈடுபட்டிருந்த அமெரிக்கக் கப்பல் தொகுதியும் 1870-ல் 2,642,628 டன்கள் எடையைக் கொண்டிருந்தன. 1900-ல் இந்த எடை 826,694 டன்களாகக் குறைந்தன. 1860-ல் அமெரிக்கக் கப்பல்களில் ஏற்றிச் சென்ற ஏற்றுமதி, இறக்குமதிப் பண்டங்கள் மொத்தத்தில் 66.5 ஆக இருந்தது. 1870-ல் இந்தச் சதவீதம் 35.6 ஆகவும், 1880-ல் 13 ஆகவும், 1890-ல் 9.4 ஆகவும், 1900-ல் 7.1 ஆகவும், படிப்படியாகக் குறைந்தது. 1891-ல் செனெட் சபை அங்கத்தினராகிய ஃபிரை (Frye) என்பவர், சரக்குகளை ஏற்றிச்செல்லும் கப்பல் கம்பெனிகளுக்கும் மற்றக் கம்பெனிகளுக்கும் உதவிப் பணம் கொடுக்க மசோதாக்களைக் காங்கிரஸ் சபையில்

புகுத்தினர். இதற்குப் பின் அவர் காங்கிரஸ் சபையில் 1901-ல் ஒரு மசோதாவைப் புகுத்த முயற்சி செய்தார். ஆனால், விவசாயிகளும், தொழில் அதிபர்களும் அதை எதிர்த்தனர். எனவே, காங்கிரஸ் அதை இயற்றவில்லை.



(Data from W Bates, *American Marine*, pp. 462 ff.; *Statistical Abstract, 1940*, p. 463; *ibid.*, 1952, p. 565.)

1789–1951-ல் அயல்நாட்டு வாணிபத்தில் ஈடுபட்டிருந்த ஐக்கிய நாடுகள் வாணிபக் கப்பல்களின் எடையளவு

1915ஆம் ஆண்டில் லா ஃபோலெட் மாலுமிகள் சட்டத்தைக் (La Follette Seamen's Act) காங்கிரஸ் இயற்றியது. ஆனால், கப்பல் கம்பெனி அதிபர்கள் தொழிலைப் பாதிக்கும் என்று இச் சட்டத்தை எதிர்த்தனர். ஆனால், இச் சட்டத்தை ஆதரித்தவர்கள், சட்டம் மாலுமிகளையும் கப்பல் தொழிலையும் பாதுகாக்கும் என்று கருதினர். இச் சட்டப்படி (1) கப்பலாட்களில் 75 சதவீதத்தினர் அதிகாரிகளுடைய ஆணைகளைப் புரிந்துகொள்ளக்கூடியவர்களாக இருத்தல் வேண்டும். (2) மேல்தளத்தில பணியாற்றுவோரில் 64 சதவீதத்தினர் சிறந்த மாலுமிகளாக இருத்தல் வேண்டும். இவர்கள் உடல் வலிமைத் தேர்வுகளில் வெற்றி பெற்றவர்களாக இருத்தல் வேண்டும். (3) துறைமுகங்களில் கப்பலாட்களுக்குக் கூலியில் அரைப் பாகம் கொடுக்கவேண்டும். (4) அமெரிக்கத் துறைமுகத்தைக் கப்பல் அணுகியதும் பணியாட்கள் வேலையிலிருந்து விலகிக்கொள்ளலாம். மாலுமிகளுடைய வேலை நேரத்தைக் கட்டுப்பாடு செய்யும் (சட்டப்) பகுதிகளும், அவர்களுடைய

நலன்களைக் காப்பாற்றும் பகுதிகளும் மாலுமிகள்பற்றிய சட்டங்களில் சிறந்த முன்னேற்றத்தை ஏற்படுத்திய சட்டங்கள் என்று கருதப்பட்டன.

பதிவு செய்து பட்டியில் சேர்த்த கப்பல் தொகுதியின் எடை

ஆண்டு	அயல்நாட்டு வர்த்தகத்தில் பங்குபெறும் கப்பல் தொகுதியின் எடை (டன்கள்).	கடற்கரை வழியாக நடக்கும் உள்நாட்டு வர்த்தகத்தில் (டன்கள்).	அமெரிக்கக் கப்பல்களில் ஏற்றிச்செல்லப்பட்ட ஏற்றுமதி - இறக்குமதி பண்டங்களின் மதிப்பு (சதவீதத்தில்).
1910	782,517	6,668,966	8.7
1914	1,066,288	6,818,363	9.7
1915	1,862,714	6,486,384	14.3
1916	2,185,008	6,244,550	16.3
1917	2,440,776	6,392,583	18.6
1918	3,599,213	6,282,474	21.9
1919	6,665,376	6,201,426	27.8
1920	9,924,694	6,357,706	43.0
1921	11,077,000	7,163,000	35.7
1925	8,151,000	9,216,000	33.0
1929	6,906,000	9,526,000	33.1
1932	5,071,000	10,728,000	35.6
1939	3,312,000	11,228,000	35.8*

* இது 1935ஆம் ஆண்டுக்குப் பொருந்தும். 1940ஆம் ஆண்டின் புள்ளிவிவரச் சுருக்கத்தில் கடைசியாகக் கிடைக்கக்கூடிய சதவீதம் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது.

Statistical Abstract, 1921, p. 410; 1933, pp. 377, 396; 1940, pp. 463, 482.

மாலுமிகளைப் பாதுகாக்கும் சட்டம் (1915-ல் இயற்றியது) கப்பல் தொழிலைப் பாதிக்கும் என்று கருதுவது தவறாகும். இத் தொழில் முதல் உலகப் போர் கொடுத்த தூண்டுதல் இல்லாமலே பெருகும் என்பதற்குப் பல அறிகுறிகள் இருந்தன. ஐரோப்பியர்களைவிட அமெரிக்கர்கள் மலிவான எஃகு தகடுகளைச் செய்தனர். இந்தத் தொழில் நாட்டில் மிகுதியாக இருந்த உபரி முதலை ஈர்க்கலாம். உலகப் போர்க் காலத்தில் ஜெர்மானிய வர்த்தகக் கப்பல் படை அழிந்தது. இக் காலத்தில் அமெரிக்கா பண்டங்களை மிகுதியான அளவில் ஏற்றுமதி செய்தது. இந்த ஏற்றுமதி அமெரிக்கக் கப்பல் தொழிலுக்கு ஒரு தூண்டுதலை அளித்தது.

அன்னிய நாட்டுக் கலங்களை நம்பக்கூடாது என்ற உண்மையை அமெரிக்கா போர்க்காலத்தில் அறிந்து கொண்டது. 1916-ல் காங்கிரஸ் சபை அமெரிக்கக் கப்பற் படைச் சபை ஒன்றை நிறுவுவதற்கு ஏற்பாடுகள் செய்தது. இச் சபை கப்பல் கம்பெனிகள் நேர்மையான கட்டணங்களை வசூல் செய்கின்றனவா என்பதைக் கண்காணிக்க வேண்டும். கம்பெனிகள் ஒன்றுசேர்ந்து அதிகமான கட்டணங்களை வசூல் செய்யாமல் இருக்கவேண்டும். இதற்கு வேண்டிய மேற் பார்வையிடல் இச் சபையின் பொறுப்பாகும். இச் சபை இத் தொழிலைப் பெருக்குவதற்கு வேண்டிய ஆலோசனைகளையும் கூறவேண்டும். முதல் உலகப் போர் தொடங்கியதும் இச் சபை அவசரமாகக் கலங்கள் தயாரிக்கும் நிறுவனம் ஒன்றை ஏற்படுத்தியது. இந்த நிறுவனம் எஃகு, மரம், சிமென்ட் முதலிய எல்லாப் பொருள்களையும் கப்பல் கட்டும் தொழிலில் பயன்படுத்த முன்வந்தது. இந்த வேலைக்குக் காங்கிரஸ் 4,000,000,000 டாலர்களை ஒதுக்கியது. போர் நடந்துகொண்டிருக்கும்பொழுது 2,941,845 டன்கள் எடையுள்ள 875 கப்பல்களை 19 மாதத்தில் கட்டி முடித்தனர். 1917-ல் அமெரிக்காவில் 235 வழிகளைக்கொண்ட 61 கப்பல் தளங்கள் இருந்தன. 1918-ல் நாட்டில் 341 தளங்களும் 1284 (கப்பல்கள் நீரில் இறங்கும்) வழிகளும் இருந்தன. இத் தொழிலில் பணியாற்றிய வேலையாட்களின் எண்ணிக்கை 45,000-லிருந்து 380,000 ஆக உயர்ந்தது.

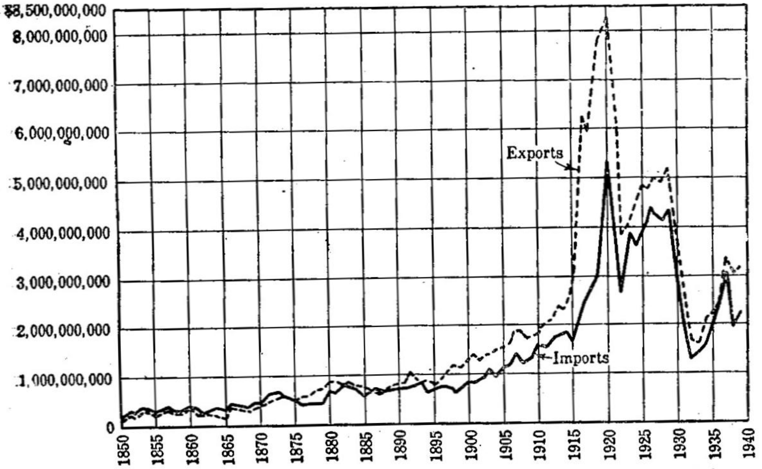
1920ஆம் ஆண்டு கப்பல் தொழிலில் பெரும் பகுதி அரசினர் வசம் இருந்தது. அரசாங்கம் எதிர்காலத்தில் இத் தொழிலை நேரடியாக நடத்துவதா அல்லது இதைத் தனிப்பட்ட நிறுவனங்களிடம் விடுவதா என்பதைக் காங்கிரஸ் முடிவு செய்யவேண்டியிருந்தது. அரசாங்கம் இத் தொழிலை நடத்துவதைப் பலர் வெறுத்தனர். 1920-ல் வாணிகக் கப்பல் படைச் சட்டத்தை (The Merchant Marine Act) இயற்றினர். இச் சட்டத்தை ஜோன்ஸ் சட்டம் (Jones Act) என்றும் அழைத்தனர். இச் சட்டம் அமெரிக்கக் கப்பற் படைச் சபையை (The United States Shipping Board) மேலும் நீடித்தது; இத் தொழிலுக்கு அரசினர் உதவிப் பணம் கொடுக்கும் பழக்கத்தை ஏற்றுக்கொண்டது. இச் சட்டப்படி கப்பல் நிறுவனங்கள் உபரி இலாப வரி (excess profit tax) கொடுக்க வேண்டாம். ஆனால், இலாபம் ஒரு குறிப்பிட்ட தொகைக்கு மேற்பட்டால் வரி கொடுக்கவேண்டும்.

இச் சட்டப்படி ஐந்தாண்டுகளுக்கு அரசினர் ஆண்டு தோறும் 25,000,000 டாலர்களைக் கப்பல் கட்டுவதற்காகக் கம்பெனிகளுக்குக் கடனாகக் கொடுத்தது. அரசினர் தம்வசம் இருந்த கப்பல்களை விற்று, கடன் கொடுக்கவேண்டிய தொகையைப் பெற்றனர். மற்ற வழிகளிலும் அரசாங்கம் கப்பல் தொழிலுக்கு உதவியளித்தது.

ஜோன்ஸ் சட்டம் அமெரிக்கக் கப்பல் தொழிலுக்குக் கணிசமான தூண்டுதலை அளிக்கவில்லை. இதற்குப்பின் இச் சட்டத்திற்குத் திருத்தங்களைக் கொணர்ந்தனர். குறிப்பாக 1928-ல் மே மாதம் 23ஆம் தேதி அமலில் வந்த ஜோன்ஸ் ஒயிட் சட்டம் (Jones-White Act), ஜோன்ஸ் சட்டத்திற்கு ஒரு புதிய வலிமையைக் கொடுத்தது. நேரடியாக உதவிப் பணம் கொடுப்பதை இச் சட்டம் அனுமதிக்கவில்லை. ஆனால், மறைமுகமாக உதவிப் பணம் கொடுக்கலாம். அதாவது, கடன் வசதியளித்தல், கம்பெனிகள் செய்யும் பணிக்காகப் பணம் கொடுத்தல், சில வரிகளைச் செலுத்தவேண்டாமென்று ஏற்பாடு செய்தல், அவைகள் பணத்தை இழக்கவேண்டியிருந்தால், அரசினரே தொழிலை நடத்த முன்வருவதுபோன்ற மறைமுகமான சலுகைகளையும் உதவிகளையும் அளிக்க இச் சட்டம் இடம் கொடுத்தது. இச் சலுகைகள் காட்டுவதில் கம்பெனிகளிடையே பேதங்கள் காட்டுவதற்கு இச் சட்டம் இடம் கொடுத்தது. ஆனால், நிருவாகத்துறையில் இருப்பவர்கள் இப் பழக்கத்தை வெறுத்தமையால் பேதங்கள் காட்டுவதை ஒழித்துவிட்டனர். அமெரிக்கக் கடற்கரை வர்த்தகத்தில் அயல்நாட்டுக் கப்பல்கள் ஈடுபடுவதைத் தடை செய்தனர். அரசினர் வசமிருந்த கப்பல்களை மிகக் குறைந்த விலையில் விற்பனை செய்தனர். கப்பல் நிறுவனங்களுடன் அரசாங்கம் எல்லா வழிகளிலும் ஒத்துழைத்தது. 1929-ல் அரசாங்கம் பசிஃபிக் கரையில் இருந்த சரக்கு ஏற்றிச் செல்லும் கப்பல்களையும், பிரயாணிகளை ஏற்றிச் செல்லும் கலங்களையும், அட்லான்டிக் பகுதியில் இருந்த பிரயாணிகள் பயன்படுத்தும் படகுகளையும், தனிப்பட்ட நிறுவனங்களுக்கு விற்பனை செய்தது.

அரசினர் இவ்வளவு ஆதரவு கொடுத்தபோதிலும் இத் தொழில் முதல் உலகப் போருக்குப்பின் குன்ற ஆரம்பித்தது. 1921-ல் கப்பல் தொகுதியின் மொத்த எடை 11,077,000 டன்களாக இருந்தது. ஆனால், 1939-ல் இது 3,312,000 டன்களாகக் குறைந்தது. மொத்த ஏற்றுமதி இறக்குமதியில் 43 சதவீதத்தை 1920-ல் அமெரிக்கக் கப்பல்கள் ஏற்றிச்

சென்றன. இந்தச் சதவீதம் 1935-ல் 35.8 ஆகக் குறைந்தது. கப்பற் படைச் சபையின் அறிக்கைப்படி 1927-ல் மக்கள் செலுத்திய கட்டணங்கள் 600,000,000 டாலராகும். இதில் 480,000,000 டாலரை அயல்நாட்டுக் கம்பெனிகள் பெற்றன. 1925-ல் இங்கிலாந்து, அயர்லாந்துக் கம்பெனிகள் செய்த பணியில் $\frac{1}{8}$ பாகத்தையே அமெரிக்கக் கப்பல்கள் செய்தன. 1925-ல் ஜெர்மனி நாட்டின் கப்பல் தொழிலில் $\frac{1}{2}$ பாகத்திற்குக் குறைவாகவும், இத்தாலியத் தொழிலில் $\frac{1}{3}$ பாகத்திற்குக் குறைவாகவும், அமெரிக்கத் தொழிலில் இருந்தது. அமெரிக்காவும் இங்கிலாந்தும் 1927-க்குப் பின் கட்டிய முதல்தரக் கப்பல்களை 1 : 45 என்ற விகிதத்தில் கொண்டிருந்தன. அமெரிக்கா ஜெர்மனியுடன் 1:12 என்ற விகிதத்திலும், இத்தாலியுடன் 1 : 5 என்ற விகிதத்திலும், ஃபிரான்சு, ஜப்பான் நாடுகளுடன் 1:4 என்ற விகிதத்திலும் முதல்தரக் கப்பல்களைக் கொண்டிருந்தது.[1] 1927-ல் வில்லியம் கிராம்ப் (William Cramp and Sons) கம்பெனி திவாலாயிற்று.



(Data from *Statistical Abstract*, 1899, p. 92; *ibid*., 1921, p. 854; *ibid*., 1940, p. 487.)

1850–1939-ல் இறக்குமதி ஏற்றுமதி செய்யப்பட்ட பண்டங்கள்

கப்பல் தொழில் குன்றியதற்கு அதிகமான அடக்கச் செலவே காரணம் என்று அரசாங்க அலுவலர்கள் கருதினர். ஆனால், இதற்கு மற்றக் காரணங்களும் இருந்தன. தொழில் துறையில் ஒரு செயற்கைச் சூழ்நிலை இருந்தது. பல புதிய

[1] 1929ஆம் ஆண்டிலேதான் 128,976 டன்கள் எடையுள்ள கப்பல்களைக் கட்டினர். 1920-ல் 3,880,639 டன்கள் எடையுள்ள கலங்கள் இருந்தன.

தொழில்கள் அதிவிரைவில் வளர்ந்தன. இவைகளிடையே மூலதனம் பெறுவதற்காக ஒரு போட்டி இருந்தது. இந்த நிலைமையில் 1928-ல் அமெரிக்க வர்த்தகக் கப்பற்படை உலகில் இரண்டாவது இடத்தைப் பெற்றிருந்தது. முதல் இடத்தை இங்கிலாந்து பெற்றிருந்தது. ஜப்பான், இத்தாலி, ஜெர்மனி, ஃபிரான்சு முதலிய நாடுகள் அமெரிக்காவுக்கு அடுத்த இடத்தைப் பெற்றன.

அயல்நாட்டு வர்த்தகத்தின் போக்கு (1860—1930)

உள்நாட்டுப் போர் அமெரிக்காவின் அயல்நாட்டு வர்த்தகத்தைப் பாதித்தது. போருக்குப்பின் விதித்த உயர்ந்த சுங்கவரி தொழிலுற்பத்திக்கு ஒரு தூண்டுதலைக் கொடுத்தது. தென் பகுதிக்கும் நாட்டின் வட பகுதிக்கும் போர்க்காலத்தில் வர்த்தகத் தொடர்பு மறைந்தது. ஆகையால், வட பகுதியின் சரக்குகளை வெளிநாடுகளுக்கு ஏற்றுமதி செய்யவேண்டியதாயிற்று. 1860-லிருந்து 1865-க்குள் பருத்தி நீங்கலாக மற்றப் பொருள்களை முன்பைவிட மிகுதியான அளவில் ஏற்றுமதி செய்தனர். போர், தென் பகுதியின் பருத்தித் தொழிலைத் தாற்காலிகமாகப் பாதித்தது. பருத்தி ஏற்றுமதி 1875 வரை பழைய காலத்தைப்போல் மிகுதியடையவில்லை. இதன் காரணமாகத் தென் பகுதியில் இறக்குமதி செய்த பொருள்களின் அளவு குறைந்தது. போரின் விளைவாக வர்த்தகக் கப்பல் தொழில் குன்றியது. ஆனால், ரெயில்வேத் தொழில் பெருகியது. மிகுதியான முதல் கிடைத்ததாலும், சிறந்த பாங்கு வசதிகள் பெருகியதாலும் தடையற்ற முறையில் தொழில் பெருக்கம் ஏற்பட்டது.

1865-லிருந்து 1920 வரை இறக்குமதி, ஒழுங்கான முறையில் மிகுதியடையவில்லை, ஆனால், நீண்ட காலத்தில் மிகுதியடைந்தது. 1870-லிருந்து 1890 வரை ஆண்டுதோறும் நாட்டில் செய்த இறக்குமதியின் மதிப்பு 74 சதவீதமும், ஏற்றுமதியின் மதிப்பு 118 சதவீதமும் உயர்ந்தன. 1900-லிருந்து 1910-க்குள் இறக்குமதியின் மதிப்பு 83 சதவீதமும் ஏற்றுமதியின் மதிப்பு 25 சதவீதமும் உயர்ந்தன. அடுத்த பத்தாண்டுகளில் இறக்குமதி, ஏற்றுமதியின் மதிப்பு மிக அதிகமான அளவில் உயர்ந்தது. ஆனால், விலையுயர்வே இந்த மதிப்புகளை மிகைப்படுத்திக் காட்டியது என்பதை நாம் மறக்கக்கூடாது. மேலும், நாட்டின் வர்த்தகத்திற்கு முதல் உலகப்போர் ஒரு செயற்கைத் தூண்டுதலை அளித்தது. வர்த்தகம் 1929-க்குப் பின் குன்றியது. பொருளாதார மந்தமே

இதற்குக் காரணமாகும். கீழ்க்கண்ட புள்ளி விவரங்களை ஏற்றுமதியான, இறக்குமதியான பொருள்களின் அளவுடன் ஒப்பிட்டுப் பார்த்தால், அயல்நாட்டு வர்த்தகத்தின் நிலையை நாம் அறியலாம்.

பத்தாண்டுக் காலங்களில் ஏற்றுமதி, இறக்குமதியான பண்டங்கள்

ஆண்டு	ஏற்றுமதி	இறக்குமதி
1860	$ 333,576,157	$ 353,616,119
1870	392,771,768	453,958,408
1880	835,638,658	667,954,746
1890	857,828,684	789,310,409
1900	1,394,483,082	849,941,184
1910	1,744,984,720	1,556,947,430
1920	8,228,016,307	5,278,481,490
1930	3,843,181,000	3,060,908,000
1939	3,177,176,000	2,318,081,000

1920 வரை நிதி ஆண்டுகள் (fiscal years). (Compiled from Statistical Abstract, 1921, Table 482, pp. 840-841, 854-855; ibid 1940, Statistical Abstract) p. 487.

1890 வரை கோதுமை, தானியம், இறைச்சி முதலிய விவசாயப் பண்டங்களையும், மாவு, குளுக்கோஸ், பருத்தி, காய்கறிகளின் எண்ணெய், வெண்ணெய், பாலடைக்கட்டி முதலிய பண்படுத்திய விவசாயப் பொருள்களையும் அமெரிக்கா ஏற்றுமதி செய்தது. விவசாயப் பொருள்கள் 1870ஆம் ஆண்டின் ஏற்றுமதியில் 79·4 சதவீதமாகவும், 1890-ல் 74.5 சதவீதமாகவும், 1900-ல் 61 சதவீதமாகவும் இருந்தன. ஏற்றுமதியில் விவசாயப் பொருள்களுக்கு அடுத்த இடத்தை உற்பத்திப் பொருள்களே பெற்றன. ஏற்றுமதிப் பொருள்களில் தானியங்கள் முதல் இடத்தையும், பருத்தி, இறைச்சி, இரும்பு, எஃகு, நில எண்ணெய் முதலிய பொருள்கள் அடுத்த இடங்களையும் பெற்றிருந்தன.

மொத்த ஏற்றுமதியில் விவசாயப் பண்டங்களின் சதவீதம் படிப்படியாகக் குறைந்தது. உற்பத்திப் பண்டங்களின் சதவீதம் உயர்ந்தது. குறிப்பாக, 19ஆம் நூற்றாண்டின் இறுதியில் இந்த மாறுதல் ஏற்பட்டது. அமெரிக்கா தன் பண்டங்களைப் பெரும்பாலும் இங்கிலாந்துக்கே அனுப்பியது. ஆனால், ருஷியா நீங்கலாக மற்ற ஐரோப்பிய நாடுகளும் அமெரிக்கப் பண்டங்களை ஏற்றுக்கொண்டன. ஐரோப்பாவின் தென்பகுதியுடன் அமெரிக்கா கொண்ட வர்த்தகத் தொடர்பு ஒரே நிலையில் இருந்தது. தென் அமெரிக்காவுக்கு ஏற்றுமதி

செய்த பண்டங்களின் மதிப்பு 1870-லிருந்து 1900-க்குள் இரட்டித்தது. ஆனால், இந்த ஏற்றுமதி மொத்தத்தில் மிகக் குறைந்த சதவீதமாகவே இருந்தது. ஆசியா, ஆஸ்திரேலியா, ஆஃப்ரிக்கா முதலிய நாடுகளுடன் கொண்ட வர்த்தகத் தொடர்பு முன்னேறியது. 1870-ல் ஐரோப்பாவுக்கு மொத்த ஏற்றுமதியில் 79·35 சதவீதத்தையும், வட அமெரிக்காவுக்கு 13·03 சதவீதத்தையும், தென் அமெரிக்காவுக்கு 4·09 சதவீதத்தையும், ஆசியாவுக்கு 2·07 சதவீதத்தையும், பசிஃபிக் தீவுகளுக்கு ·82 சதவீதத்தையும், ஆஃப்ரிக்காவுக்கு ·64 சதவீதத்தையும் அமெரிக்கா அனுப்பியது; 1900-ல் ஐரோப்பாவுக்கு 76·60 சதவீதத்தையும், வட அமெரிக்காவுக்கு 13·45 சதவீதத்தையும், தென் அமெரிக்காவுக்கு 2·79 சதவீதத்தையும், ஆசியாவுக்கு 4·66 சதவீதத்தையும், பசிஃபிக் தீவுகளுக்கு 3·11 சதவீதத்தையும், ஆஃப்ரிக்காவுக்கு 1·79 சதவீதத்தையும் அனுப்பியது.

உள்நாட்டு ஏற்றுமதி உற்பத்தித்துறைப்படி வகைப்படுத்தியுள்ளது

	1870		1880	
	மதிப்பு*	சதவீதம்	மதிப்பு*	சதவீதம்
விவசாயம் ...	$ 361,188	79.35	$ 685,961	83.25
தொழில் உற்பத்தி	68,280	15.00	102,856	12.48
காடுகள் ...	14,898	3.27	17,321	2.11
சுரங்கங்கள் ...	5,026	1.10	5,863	.71
மீன்பிடிப்புத்துறை	2,836	.62	5,255	.64
மற்றவை ...	2,981	.66	6,689	.81
மொத்தம்	$ 455,209	100.00	$ 823,935	100.00

	1890		1900	
	மதிப்பு*	சதவீதம்	மதிப்பு*	சதவீதம்
விவசாயம் ...	$ 629,821	74.51	$ 835,858	60.98
தொழில் உற்பத்தி	151,102	17.87	433,852	31.65
காடுகள் ...	29,473	3.49	52,218	3.81
சுரங்கங்கள் ...	22,298	2.64	37,844	2.76
மீன்பிடிப்புத்துறை	7,458	.88	6,327	.46
மற்றவை ...	5,141	.61	4,665	.34
மொத்தம்	$ 845,293	100.00	$ 1,370,764	100.00

(* ஆயிரம் டாலர்களில்)

1870-லிருந்து 1890 வரை உணவுப் பொருள் இறக்குமதி ஒரே நிலையில் இருந்தது. சர்க்கரை போன்ற சில பொருள்களின் இறக்குமதி மிகுதியடைந்தது. ரப்பர், தோல், கச்சாப் பட்டு, மற்ற நூற் பொருள்கள் முதலியவை மிகுதியாக இறக்குமதி செய்யப்பெற்றன. நமது ஏற்றுமதியில் 74·6 சதவீதத்தை ஐரோப்பிய நாடுகள் பெற்றுக்கொண்டன. நமது இறக்குமதியில் 51·8 சதவீதத்தையே ஐரோப்பாவிலிருந்து நாம் பெற்றுக்கொண்டோம். பெரும்பாலும் உற்பத்திப் பண்டங்களையே நாம் இறக்குமதி செய்தோம். வட அமெரிக்காவிலிருந்து நாம் பெற்ற இறக்குமதிப் பண்டங்கள் குறைந்தன. தென் அமெரிக்காவிலிருந்து மிகுதியான பொருள்களை இறக்குமதி செய்தோம். மொத்த இறக்குமதியில் 6 8 சதவீதத்தை 1870-ல் அமெரிக்கா, ஆசியாவிலிருந்து பெற்றது. இந்தச் சதவீதம் 1900-ல் 16·5 சதவீதமாக உயர்ந்தது.

1900ஆம் ஆண்டுக்குள் அமெரிக்காவில் தொழில் முன்னேற்றம் கணிசமான அளவில் ஏற்பட்டுவிட்டது. ஆகையால், தன் தேவைக்கு வேண்டிய அளவுக்குமேல் அமெரிக்கா பொருள் உற்பத்தி செய்யத் தொடங்கிவிட்டது. மேலும், ஸ்பெயினுடன் தொடுத்த போர், உற்பத்திக்கு ஒரு தூண்டுதலைக் கொடுத்தது. ஆகையால், அமெரிக்கப் பொருள்களை வெளிநாடுகளில் விற்பனை செய்யவேண்டியிருந்தது. 19ஆம் நூற்றாண்டின் இறுதியில் ஏற்பட்ட மாறுதல்கள் மீண்டும் தொடர்ந்து நீடித்தன. உணவுப் பொருள்களின் ஏற்றுமதி குறைந்தது. மிகுதியான தொழிலுற்பத்திப் பண்டங்களை ஏற்றுமதி செய்தனர். 1900-ல் அமெரிக்க ஏற்றுமதியில் 39·80 சதவீதமே உணவுப் பொருள்களாக இருந்தன. 1910-ல் இச்சதவீதம் 21·58 ஆகக் குறைந்தது. உணவு ஏற்றுமதியில் ஏற்பட்ட குறைவின் மதிப்பு 177,000,000 டாலர்களாகும். விலைகள் உயர்ந்ததால் உணவு ஏற்றுமதி குறிப்பிடத்தக்க முறையில் குறைந்தது. விலையுயர்வால் உணவுப் பொருள் ஏற்றுமதியின் மதிப்பு உயர்ந்தது. ஆனால், மொத்த ஏற்றுமதியில் 39·80 சதவீதமாக இருந்த இப் பொருள் 21·58ஆகக் குறைந்தது. 20 ஆண்டுகளில் மொத்த ஏற்றுமதியில் 35·38 சதவீதமாக இருந்த உற்பத்திப் பொருள் 51·52ஆக மிகுதியடைந்தது. மேலும், உற்பத்திக்குப் பயன்படும் கச்சாச் சரக்குகளின் ஏற்றுமதி 1929-ல் இருந்த நிலையிலேயே பல ஆண்டுகள் இருந்தது. 1914 வரை நாட்டில் விளையும் பருத்தியில் மூன்றில் இரண்டு பாகத்தை ஏற்றுமதி செய்தனர். ஏற்றுமதியாகும் கச்சாச் சரக்குகளில் பருத்தியே முதல் இடம்

பெற்றது. உற்பத்திப் பண்டங்களின் ஏற்றுமதி எப்படிப் பெருகியது என்பதையும், விவசாயப் பொருள்களுடைய ஏற்றுமதி எப்படிக் குறைந்தது என்பதையும் கீழ்க்கண்ட புள்ளிவிவரங்கள் எடுத்துக்காட்டும்.

அமெரிக்க ஏற்றுமதி பெருகப் பெருக, மற்ற நாடுகள் இதைக் கண்டு அஞ்சி, உயர்ந்த வரிகளை விதித்து, அமெரிக்கப் பண்டங்கள் தம் நாடுகளில் விற்பனையாகாமலிருக்க ஏற்பாடுகள் செய்தன.

அமெரிக்காவின் பலவகையான பொருள்களின் ஏற்றுமதி

ஆண்டு	மொத்த ஏற்றுமதி	மொத்த ஏற்றுமதியில் சதவீதம்				
		கச்சாச் சரக்குகள்	கச்சா உணவுப் பொருள்	உற்பத்தியான உணவுப் பொருள்	பாதி உற்பத்தி யான பொருள்	முழுவதும் உற்பத்தியான பொருள்
1900	$ 1,370,764,000	24.81	16.48	23.32	11.18	24.20
1910	1,710,084,000	33.57	6.42	15.16	15.66	29.19
1915	2,716,178,000	21.77	11.66	16.74	13.10	29.73
1920	8,080,481,000	23.30	11.36	13.82	11.86	39.66
1925	4,818,722,000	29.51	6.60	11.90	13.73	38.26
1929	5,157,083,000	22.15	5.23	9.40	14.13	49.09
1932	1,576,151,000	32.60	5.67	9.65	12.48	39.60
1939	3,123,343,000	17.44	3.55	6.48	19.17	59.21

Statistical Abstract, 1933, pp. 406, 411 ; ibid., 1941, p. 533.

1914-ல் ஐரோப்பாவுக்கு நமது மொத்த ஏற்றுமதியில் 63·37 சதவீதத்தை அனுப்பியபோதிலும், பருத்தி, கோதுமை மாவு, இறைச்சிபோன்ற பண்டங்களையே நாம் ஏற்றுமதி செய்தோம். கனடா (Canada) போன்ற வட அமெரிக்க நாடுகளுக்கு நாம் மிகுதியான பொருள்களை ஏற்றுமதி செய்தோம். 20ஆம் நூற்றுண்டில் தூரக் கிழக்குப் பகுதியில் (Far East) நாம் ஜப்பானுடன் கடுமையான போட்டி போட வேண்டியிருந்தது. ஆனால், அமெரிக்கா 1930 வரை ஆசிய நாடுகளுக்குக் கணிசமான பொருள்களை ஏற்றுமதி செய்ய முடிந்தது. மத்திய அமெரிக்காவுடனும் தென் அமெரிக்காவுடனும் அமெரிக்கா கொண்ட வாணிகத் தொடர்பு குறிப்பிடத்தக்க முறையில் முன்னேறியது. இதற்கு முதல்

உலகப் போர் ஓரளவு உதவியது. 1929-ல் நமது ஏற்றுமதி பற்றிய புள்ளிவிவரங்களை இங்குக் காணலாம். ஐரோப்பாவுக்கு 44·7 சதவீதமும், வட அமெரிக்காவுக்கு 26·6 சதவீதமும், ஆசியாவுக்கு 12·3 சதவீதமும், தென் அமெரிக்காவுக்கு 10·3 சதவீதமும், பசிஃபிக் தீவுகளுக்கு 3·7 சதவீதமும், ஆஃப்ரிக்காவுக்கு 2·5 சதவீதமும் ஏற்றுமதி செய்தோம். நமது ஏற்றுமதி போல் அல்லாமல் இறக்குமதிப் பொருள்களில் கணிசமான பகுதியை நாம் ஐரோப்பிய நாடுகள் அல்லாத மற்ற நாடுகளிலிருந்தே அடைந்தோம். 1929-ல் நமது இறக்குமதியில் மூன்றில் ஒரு பங்குக்குக் குறைவான பகுதியை நாம் ஐரோப்பாவிலிருந்து பெற்றோம்; ஏறக்குறைய இதே பகுதியை ஆசியாவிலிருந்து பெற்றோம்; வட அமெரிக்காவிலிருந்து 22·3 சதவீதத்தையும் தென் அமெரிக்காவிலிருந்து 14·5 சதவிகிதத்தையும் பெற்றோம். தென் அமெரிக்காவிலிருந்து நாம், நமது நாட்டில் உற்பத்தி செய்ய முடியாத காப்பியையும், தூரக் கிழக்குப் பகுதியிலிருந்து ரப்பரையும் கச்சாப் பட்டையும் பெற்றோம். இதே சமயம் நமது நாட்டில் கனிப்பொருள்கள், இரசாயனப் பொருள்கள், தோல், வெப்ப மண்டலப் பழங்கள் முதலியவற்றை மிகுதியான அளவில் உற்பத்தி செய்தோம்.

சுருங்கக் கூறின், உள்நாட்டுப் போருக்குப்பின் நமது ஏற்றுமதியில் மூன்றில் இரண்டு பங்கு உற்பத்திக்குப் பயன்படும் கச்சாச் சரக்குகளாகவும், ஐந்தில் நாலு பங்கு கச்சாச் சரக்குகளாகவும் உணவுப் பொருள்களாகவும் இருந்தன. 19ஆம் நூற்றாண்டின் இறுதியில் இந்த நிலை மாறியது. 1920-ல் நமது ஏற்றுமதியில் ஐந்தில் மூன்று பங்கு முழுவதும் உற்பத்தியான பொருளாகவும், பாதி உற்பத்தியான, மேலும் உற்பத்திக்குப் பயன்படக்கூடிய பொருள்களாகவும் இருந்தன. ஆகையால், ஐரோப்பிய நாடுகள் தம் தொழில்களுக்கு வேண்டிய கச்சாப் பொருள்களைப் பெறவும், உற்பத்திப் பொருள்களை விற்பனை செய்வதற்கும் அமெரிக்காவை எதிர்பார்க்க முடியாது. அமெரிக்காவே மற்ற நாடுகளில் தனது பொருள்களை விற்பனை செய்ய முன்வந்தது.

அயல்நாட்டு வாணிகத்தின் அமைப்பு

சென்ற நூற்றாண்டில் நமது அயல் நாட்டு வர்த்தகத்தின் அமைப்பு கணிசமான அளவு மாறியது. 19ஆம் நூற்றாண்டின் தொடக்க காலத்தில் இறக்குமதியாளர்களும் ஏற்றுமதியாளர்களும் பல பொருள்களில் வியாபாரம் செய்யவேண்டிய நிலை இருந்தது. ஆனால், இதற்கு மாறாக அண்மைக் காலத்தில் சிலர், சில குறிப்பிட்ட பண்டங்களை ஏற்றுமதி செய்வதில்

சிறப்பான தேர்ச்சியடைந்துவிட்டனர். இதேபோல் இறக்குமதியாளர்களும் அல்லது ஏற்றுமதியாளர்களும் சில குறிப்பிட்ட பண்டங்களையே இறக்குமதியும் ஏற்றுமதியும் செய்கின்றனர். இவர்கள் தம் கப்பல்களைப் பயன்படுத்தவில்லை. தரகர்கள்மூலம் வெளிநாடுகளுக்குச் செல்லும் கப்பல்களில் இடம்பெற்றுத் தம் பண்டங்களை அனுப்புகின்றனர். உற்பத்தியாளர்களும் இதே முறையைப் பின்பற்றுகின்றூர்கள். அவர்கள் ஏற்றுமதியாளர்கள்மூலம் தம் பண்டங்களை ஏற்றுமதி செய்ய ஏற்பாடு செய்கின்றூர்கள். ஏற்றுமதியாளர்கள் தரகர்கள்மூலம் கப்பல்களில் இடம்பெற்றுச் சரக்குகளை வெளிநாடுகளுக்கு அனுப்புகின்றனர். ஒரு பண்டத்தை ஒரு நிறுவனம் உற்பத்தி செய்யலாம்; மற்றொரு நிறுவனம் தரகர்கள்மூலம் அதை ஏற்றுமதி செய்யலாம். வேறு ஒரு நிறுவனம் அதை அயல் நாடுகளுக்கு எடுத்துச் செல்லலாம்.

இந்த முறையில் அயல் நாட்டு வாணிகத்தைப் பல கூறுகளாகப் பிரித்து, ஒவ்வொரு கூறிலும் சிலர் சிறப்பான தேர்ச்சி பெற்றனர். சில நிறுவனங்கள் தம் தொழிலுடன் தொடர்புகொண்ட எல்லாத் தொழில்களையும் இணைத்தன. உதாரணமாக, யுனைடெட் பழக் கம்பெனி (United Fruit Company) தன் தொழிலுக்கு வேண்டிய தோட்டம், இருப்புப் பாதை, கப்பல்கள் முதலியவைகளைச் சொந்தமாக வைத்துக் கொண்டிருக்கின்றது. ஸ்டாண்டர்ட் எண்ணெய் கம்பெனி (Standard Oil Company) தனது பண்டத்தைச் சுத்தம் செய்து சொந்தக் கப்பல்களிலேயே ஏற்றுமதி செய்கின்றது. ஜெனரல் மோட்டார் கம்பெனி தனது பண்டகசாலை, துணை நிறுவனங்கள் முதலியவைமூலமே ஏற்றுமதித் தொழிலை நடத்துகின்றது. அமெரிக்க ஏற்றுமதித் தொழிலை ஆதரிக்க அரசினர் 1918-ல் ஏற்றுமதிக் கழகச் சட்டத்தை அல்லது வெப் ஏற்றுமதிச் சட்டத்தை (Exports Association Act or Webb Export Act) இயற்றினர். இச் சட்டப்படி ஏற்றுமதி செய்யும் நிறுவனங்கள், டிரஸ்ட் எதிர்ப்புச் சட்டங்களுக்கு (Anti-trust Acts) உட்படமாட்டா. ஆனால், இந்த நிறுவனங்கள் பொது நலத்தைப் பாதிக்காமல் தொழில் நடத்தவேண்டும்.

1860-லிருந்து சுங்கவரி வரலாறு

உள்நாட்டுப் போர் தொடங்கிய காலத்திலிருந்து அரசினர் உயர்ந்த சுங்க வரியை விதித்தனர். போருக்குமுன் சுங்கவரி விதிக்கப்பட்டிருந்தது. ஆனால், அதிகமாக விதிக்கப்படவில்லை.

போருக்கு முன் சுங்க வரியைக் குறைத்தனர். 1857-ல் பாதுகாப்பு வரியை (protective duty) 24 சதவீதமாகக் குறைத்தனர். மற்ற வரிகளையும் குறைத்தனர். பொதுவாக இந்த வரிகளை 1815-லிருந்து கவனித்தால், 1857-ல்தான் இவை மிகத் தாழ்ந்த நிலைக்கு வந்தன என்று கூறலாம். 1833 முதல் 1861 வரை பொதுவாக எல்லா வரிகளையும் அரசினர் குறைத்தனர். ஆனால், 1861-ல் மாரில் சுங்கவரிச் சட்டத்தை (Morrill Tariff Act) இயற்றினர். அரசினர் கொள்கை முற்றிலும் மாறியது. உயர்ந்த சுங்க வரியை அரசினர் விதிக்க முடிவுசெய்தனர். உள்நாட்டுப் போர்ச்செலவுக்காக இந்தச் சட்டத்தை இயற்றி வரிகளை உயர்த்தவில்லை. இச் சட்டத்தை இயற்றியதால்தான் போர் மூண்டது என்று கூறலாம். சுங்கவரியைத் தென் பகுதி மக்கள் எவ்வளவு தூரம் வெறுத்து, அதை எதிர்த்துக் கலகம் செய்தனர் என்பதைப்பற்றி வரலாற்று ஆசிரியர்கள் கருத்து வேற்றுமைகள் கொண்டிருக்கின்றனர். ஆனால், பலர் போருக்கு இது ஒரு காரணம் என்பதை ஏற்றுக்கொள்கின்றனர். 1860-ல் 'உற்பத்தியாளர்கள் உயர்ந்த சுங்கவரி வேண்டுமென்று கேட்கவில்லை. ஆனால், வரியை அவர்கள் வரவேற்றனர்' என்று மாரில் அவர்களே ஒப்புக்கொண்டார்.[4] 1857ஆம் ஆண்டு நீங்கலாக 1846-லிருந்து 1861 வரை உள்ள காலத்தை ஒரு செழிப்பான காலம் என்று குறிப்பிடலாம். குடியரசுக் கட்சியினர் பிளவுச் சக்திகளை நீக்கிக் கட்சியினரை ஒன்றுபடுத்த முயற்சி செய்தனர். உயர்ந்த சுங்க வரியை ஆதரித்தால் பழைய விக் (Whig) பகுதியினரும், மற்றக் கட்சியின் பல்வேறு பகுதியினரும் ஒன்றுபடுவர் என்று எண்ணிச் சுங்கவரியைக் குடியரசுக் கட்சியினர் ஆதரித்தனர். மாரில் சுங்கவரிச் சட்டத்தை 1859-60-ல் கீழ்சபை இயற்றியது. ஆனால், 1860-61ஆம் ஆண்டுதான் இதை செனட் சபையில் புகுத்தினர்.

சிகாகோ நகரத்தில் கூடிய குடியரசுக் கட்சியினர் கூட்டத்தில் தொழிலதிபர்களும், எல்லைப்புற விவசாயிகளும், தடையற்ற தோட்ட மனைகளை (homsteads) வேண்டினர். குடியரசுக் கட்சியினர் தடையற்ற தோட்ட மனைகளையும், பாதுகாப்பு வரிகளையும் ஆதரித்தனர். மத்திய அட்லான்டிக் பகுதியில் உள்ள இராச்சியங்கள் சுங்க வரியை ஆதரித்தன. பென்சில்வேனியா மாநிலக் கவர்னர் பதவிக்குப் போட்டியிட்ட

[4] F. W. Taussig என்பவர் 'Tariff History of the United States' (7th ed. P. 160 என்ற நூலில் இதைக் குறிப்பிடுகிறார். Congressional Globe, 1869—1870, p. 3295.

குடியரசுத் தலைவர் கர்ட்டின் (Curtin) என்பவர் கூட்டத்தில் உரை நிகழ்த்தியபொழுது அடிமைப் பிரச்சினையைப்பற்றியே பேசவில்லை. 'பென்சில்வேனிய மாநிலத்தின் மக்கள் தொழிலாளர்களைப் பாதுகாக்கும் வரிகளை மிகவும் வேண்டினர். இந்த வரி அவர்களுக்கு மகிழ்ச்சியைக் கொடுத்தது' என்று அவர் குறிப்பிட்டார்[5]. லிங்கன் தேர்தலில் வெற்றியடைந்து பதவியேற்பதற்குள் செனெட் சபை மாரில் சட்டத்தை இயற்றியது. நிலக்கிழார்கள் அரசியல் அதிகாரத்தை இழந்துவிட்டனர் என்பதைத் தென்பகுதி மக்கள் உணர்ந்தனர். மாரில் சட்டம் அமலில் வருவதற்குள் தென்பகுதியினர், சும்டர் கோட்டையைத் (Fort Sumter) தென்பகுதியினர் தாக்கினர். உயர்ந்த சுங்கவரி, மூன்றுவது முறை அமெரிக்காவில் கலகத்தைத் தூண்டியது.

உள்நாட்டுப் போர் ஆரம்பமாயிற்று. காங்கிரஸ் மேலும் சுங்கவரியை உயர்த்தியது. போர்ச் செலவுகளைச் சமாளிப்பதற்குப் பணம் தேவைப்பட்டது. மேலும், தொழிலதிபர்கள் பாதுகாப்பு வரியை ஆதரித்தனர். ஆயத்தீர்வை (excise duty) உயர்ந்ததால், அதைச் சரிக்கட்ட உயர்ந்த சுங்கவரிகளை விதிக்க வேண்டும் என்று உற்பத்தியாளர்கள் வேண்டினர். போர்க் காலத்தில் விதித்த சுங்கவரிகளுள் 1862, 1864ஆம் ஆண்டுகள் விதித்த வரிகளே மிகவும் முக்கியமானவை. 1862-ல் வருவாயைப் பெருக்க அரசினர் ஒரு சட்டத்தை இயற்றினர். இச் சட்டத்தால் பாதிக்கப்படும் உற்பத்தியாளர்களுக்கு ஒரு சலுகை கொடுக்கும் நோக்கத்துடன் பாதுகாப்பு வரிகளை விதித்தனர். உள்நாட்டுத் தொழிலுக்குப் பாதுகாப்பு அளிக்க வேண்டுமென்றும், போர்ச் செலவுக்கு மிகுதியான பணம் தேவைப்பட்டதென்றும், காரணங்கள் காட்டி 1864-ல் சுங்கவரியை மிகவும் உயர்த்தினர். இந்த ஆண்டு இயற்றிய சட்டத்தை 'சரியான ஆலோசனை செய்யாமல் இயற்றிய செப்பமற்ற மசோதா' என்றும், 'இதுவரை நமது வரலாறு கண்டறியாத உயர்ந்த சுங்கவரிகளை இதன்படி விதித்துள்ளார்கள்' என்றும் டாசிக் (Taussig) என்பவர் கூறுகிறார். 'அமெரிக்க நிதிபற்றிய சட்டங்களுள் மிக முக்கியமான இந்த மசோதாவை இரண்டு சட்டசபைகளும் ஐந்து நாட்களுக்கு மேல் பரிசிலனை செய்யாமல் இயற்றிவிட்டன' என்று டாசிக் (Taussig) கூறுகிறார். அவசரமாக இயற்றப்பட்ட இந்தச் சட்டம் பல ஆண்டுகள் அமலில் இருந்தது.

[5] C. and M. Beard என்பவர் 'Rise of American Civilisation' என்ற நூலில் இதைக் குறிப்பிடுகிறார்; II, 35.

மிக உயர்ந்த இந்த வரிகளைப் பலர் குறைகூறினர். 1867-ல் டேவிட் ஏ. வெல்ஸ் (David A. Wells) என்ற வருவாய்த்துறைத் தனி ஆணையாளரும் (Special Commissioner), மெக்கலாக் என்னும் கருவூலச் செயலாளரும் (Secretary of the Treasury, McCullock) சுங்கவரிகளைக் குறைக்க ஒரு மசோதாவைத் தயார் செய்தார். ஆனால், அவரது முயற்சி தோல்வியடைந்தது. 1870ஆம் ஆண்டுச் சட்டம் வரிகளைக் குறைக்க ஏற்பாடு செய்தது. ஆனால், தேயிலை, காப்பி, சாராயம், சர்க்கரை முதலிய பண்டங்களுக்கு விதித்த வரிகளையே குறைத்தனர். குடியரசுக் கட்சியின் தாராள வாதிகள் (Liberal Republican Movement) 1872-ல் சுங்கவரிகளைக் குறைக்கவேண்டுமென்று வாதாடினர். அந்த ஆண்டு நடந்த தேர்தலுக்குள் அவர்கள் சுங்கவரிகளில் 10 சதவீதத்தைக் குறைத்துவிட்டனர். ஆனால், 1873-ல் ஒரு பீதி ஏற்பட்டது. அரசினருடைய வருவாய் குறைந்தது. எனவே, மீண்டும் பழைய வரிகளை அரசாங்கம் விதித்தது. இதற்குப்பின் வரிகளைக் குறைக்கப் பலர் முயற்சி செய்தனர். ஆனால், உயர்ந்த வரிகளை ஆதரித்தவர்களே வெற்றி பெற்றார்கள். உள்நாட்டின் செழிப்புக்கு உயர்ந்த சுங்கவரிகளே காரணம் என்று கூறி, இவர்கள் ஆயத்தீர்வையை மட்டும் குறைத்தனர்.

இதற்குப்பின் 10 ஆண்டுகளுக்குச் சுங்கவரியைக் குறைக்க யாரும் முயற்சி செய்யவில்லை. 1881, 1882ஆம் ஆண்டுகளில் கருவூலம் நூறு மிலியன் டாலர் உபரிப் பணத்தைக் கொண்டிருந்தது. ஜனாதிபதி ஆர்தர் (Arthur) சுங்கவரிகளை மாற்றி அமைக்கலாம் என்று கூறினார். ஒரு பாதுகாப்புக் குழுவை (Protective Commission) நிறுவினர். இக் குழுவினர் வரிகளை 25 சதவீதம் குறைக்கலாம் என்று சிபார்சு செய்தனர். ஆனால், 1883ஆம் ஆண்டு இயற்றிய சட்டம் வரிகளை ஐந்து சதவீதமே குறைத்தது. உள்நாட்டுப் போர்க்காலத்திலிருந்து 1880 வரை அரசியல் கட்சிகள் சுங்கவரிபற்றிய கொள்கை எதையுமே பின்பற்றவில்லை. ஜனநாயகக் கட்சியினரும் குடியரசுக் கட்சியினரும் சுங்கவரிச் சீர்திருத்தக் கழகங்களில் (The Tariff Reform Clubs) அங்கத்தினராக இருந்தனர். இந்த வரிகளைக் குறைக்கவேண்டுமென்றோ, அல்லது குறைக்கவேண்டாமென்றோ அரசியல் கட்சிகள் கூறவில்லை. 1887-ல் ஜனாதிபதி கிளீவ்லாந்து (Cleveland) சுங்கவரியைக் கட்சி அரசியலில் புகுத்தினார். அவர் 1887-ல் சுங்கவரிகளைக் குறைக்க வேண்டுமென்று காங்கிரசைக் கேட்டுக்கொண்டார். ‘சுங்கவரிகள் நேர்மையற்றவையாகவும், அறிவுக்குப் பொருந்தாதனவாகவும்

இருக்கின்றன' என்று அவர் காங்கிரசுக்கு விடுத்த செய்தியில் குறிப்பிட்டார். இதைத் தொடர்ந்து ஜான் ஜி. கார்லைல் (John G. Carlisle) என்பவர் ஒரு மசோதாவைத் தயார்செய்து கீழ் சபைக்கு அனுப்பினார். ஆனால், மில்ஸ் சட்டத்தை (Mills Bill) செனட் சபை இதற்குள் இயற்றிவிட்டது. கார்லைல் தயார் செய்த மசோதாவை செனெட் சபையும், மில்ஸ் சட்டத்தைக் கீழ்ச் சபையும் இயற்றவில்லை. 1888-ல் பொதுத் தேர்தல் நடைபெற்றது. சுங்கவரியை ஆதரித்தவர்களும் எதிர்த்தவர் களும் போட்டியிட்டனர்.

கிளீவ்லாந்து, மக்களுடைய ஆதரவைப் பெற்றபோதிலும், தேர்தலில் ஹாரிசன் (Harrison) வெற்றி பெற்றார். 1890-ல் குடியரசுக் கட்சியினர் மக்கின்லி சட்டத்தை இயற்றினர். இச் சட்டப்படி சராசரி வரியை 49.5 சதவீதமாக உயர்த்தினர். உயர்ந்த ரகக் கம்பளி, லினன், மற்ற ஆடைப் பொருள்கள், இரும்பு, எஃகு, கண்ணாடிச் சாமான்கள், வெள்ளீயத் தகடுகள் முதலிய பண்டங்களுக்கு உயர்ந்த வரிகளை விதித்தனர். நாட்டில் இறக்குமதியாகும் விவசாயப் பொருள்களுக்கும் அதிகமான வரிகளை விதித்தனர். சர்க்கரைமீது விதித்த வரியைக் குறைத்தனர். உள்நாட்டுச் சர்க்கரை உற்பத்தி யாளருக்கு உற்பத்தியான சர்க்கரைக்கு ஒரு பௌண்டுக்கு இரண்டு சென்டுகள் கொடையாகக் (bounty) கொடுத்தனர். இதனால் லூசியானா (Louisiana) பகுதிச் சர்க்கரைத் தொழி லாளர்கள் நலனடைந்தார்கள்.

சுங்கவரிகள் வாழ்க்கைச் செலவையும் அதிகரித்தன. ஜனநாயகக் கட்சியினர் 1890-ல் கீழ்சபையில் பெரும்பான்மை யான இடங்களையும், 1892-ல் செனெட் சபையில் பெரும் பான்மையான இடங்களையும், அரசாங்க அதிகாரத்தையும் கைப்பற்றிவிட்டனர். உள்நாட்டுப் போருக்குப்பின் முதன் முதலாக இக் கட்சியினர் அரசியல் அதிகாரத்தைக் கைப்பற் றினர். 1892-ல் இவர்கள் சுங்கவரியை எதிர்த்துப் போராடித் தேர்தலில் வெற்றி பெற்றதால், வரிகளை இவர்கள் குறைப் பார்கள் என்று பலர் எதிர்பார்த்தனர். கிளீவ்லாந்து சுங்க வரிகளைக் குறைக்க வேண்டுமென்று காங்கிரஸ் சபையைக் கேட்டுக்கொண்டார். ஆனால், ஜனநாயகக் கட்சியைச் சேர்ந்த சிலர் சுங்கவரிகளை ஆதரித்துத் தீவிரமாக வேலை செய்ததால் கிளீவ்லாந்தின் முயற்சி தோல்வியடைந்தது. அவர் வில்சன்—கார்மன் (Wilson—Gorman) சுங்கவரிச் சட்டத்தைக் கண்டனம் செய்தார். ஆனால், 1894-ல் அது அவருடைய கையொப்பம் இல்லாமலே சட்டமாயிற்று. அச் சட்டப்படி கம்பளி, செம்பு,

மரம் முதலிய பண்டங்களுக்கு விதித்த வரி நீங்கியது; மற்ற வரிகளைச் சராசரி 39·9 சதவீதத்திற்குக் குறைத்தனர். இதனால் குறையும் வருவாயைச் சரிக்கட்டுவதற்காக வருமான வரியை விதித்தனர். ஆண்டுக்கு 4000 டாலர்களுக்கு மேற்பட்ட வருமானத்தைப் பெறுவோர், 2 சதவீதம் வரி செலுத்த வேண்டும். இச் சட்டத்தை 1895-ல் அரசியலமைப்புக்கு விரோதமானது என்று நீதிமன்றம் நிராகரித்துவிட்டது.[6]

1896-ல் நடந்த தேர்தலில் செலாவணிப் பிரச்சினைகளே அரசியல் கட்சிகளைக் கவர்ந்தன. சுங்கவரிப் பிரச்சினைகள் அவைகளுடைய கவனத்தை ஈர்க்கவில்லை. மக்கின்லி (Mckinley) பதவியேற்பதற்கு முன் சுங்கவரிகளை மாற்ற வேண்டுமென்று காங்கிரஸ் சபையைக் கேட்டுக்கொண்டார். வில்ஸன்—கார்மன் (Wilson—Gorman) சட்டத்தை நீக்கிவிட்டு அதற்குப் பதிலாக டிங்லி சட்டத்தை (Dingley Act) இயற்றினர். இச் சட்டம் மக்கின்லி கருத்துப்படி வரிகளை மாற்றி அமைத்தது. மேலும், சுங்கவரிகளைச் சராசரி 57 சதவீதத்திற்கு உயர்த்தியது. கச்சாக் கம்பளிக்கும் உற்பத்தியான கம்பளிக்கும் உயர்ந்த வரிகளை விதித்தனர். தோல்பொருள்களை இறக்குமதிவரிப் பட்டியலில் மீண்டும் சேர்த்தனர்.

மற்ற எல்லாச் சட்டங்களையும்விட இந்த டிங்லி சட்டம் நீண்ட காலம் அமலில் இருந்தது. ஸ்பெயின் நாட்டுடன் அமெரிக்கா தொடுத்த போரைத் தொடர்ந்து ஒரு பொருளாதார வீக்கம் ஏற்பட்டது. இதற்கு டிங்லி வரிகளே காரணமென்று பலர் கருதியதால் பொதுவாக இந்த வரிகளை எல்லோரும் ஆதரித்தனர். ஆனால், நாளடைவில் வாழ்க்கைச் செலவு (cost of living) மிகுதியடைந்தது. மேலும், டிரஸ்ட் நிறுவனங்களை மக்கள் வெறுத்தனர். இதைத் தொடர்ந்து டிங்லி வரிகளையும் வெறுக்க ஆரம்பித்தனர். 1908-ல் குடியரசுக் கட்சியினர், நிலைமையை மாற்றுவதாக மக்களுக்கு வாக்களித்தது. ஆனால், 1909-ல் இவர்கள் பேன் ஆல்ட்ரிச் சட்டத்தை (Payne Aldrich Act) இயற்றினர். இது இக் கட்சியை நம்பியிருந்த மக்களுக்கு ஏமாற்றத்தை அளித்தது. ஆகையால், 1910-ல் குடியரசுக் கட்சியினர் தேர்தலில் தோல்வியுற்றனர். வில்சன் 1912-ல் வெற்றியடைந்து ஜனாதிபதியாகப் பதவியேற்றார். ஜனாதிபதி டாஃப்ட் (Taft) வினோனா (Winona) என்ற இடத்தில் ஒரு கூட்டத்தில் பேசும்பொழுது, குடியரசுக்

[6] Pollock v. Farmers' Loan and Trust Company, 158 U.S. 429.

கட்சியினர் இயற்றிய சட்டங்களுள் பேன் ஆல்ட்ரிச் சட்டமே (Payne Aldrich Act) மிகச் சிறந்தது என்று குறிப்பிட்டார். ஆனால், இக் கருத்தை மக்கள் ஏற்றுக்கொள்ளவில்லை.

குடியரசுக் கட்சியினர் விதித்த சுங்கவரிகளை ஜனநாயகக் கட்சியினர் கிளீவ்லாந்து காலத்திலிருந்தே கண்டனம் செய்தனர். இவர்கள் பதவிக்கு வந்தபின் ஒரு புதிய சட்டத்தை இயற்ற வேண்டியிருந்தது. 'போட்டியின் அடிப்படையில் அமைந்த சுங்கவரிகளை' (competitive tariff) இவர்கள் ஆதரித்தனர். 1913-ல் அரசாங்கம் அண்டர்உட் சிம்மன்ஸ் (Underwood Simmons) சட்டத்தை இயற்றியது. இதன்படி சில விவசாயப் பொருள்கள்மீது விதித்திருந்த வரியையும், இரும்பு, எஃகு, கச்சாக் கம்பளி முதலியவற்றுக்கு விதித்த வரியையும் நீக்கினர். பருத்தி, கம்பளிப் பண்டங்கள் முதலிய வற்றின் வரிகளைக் குறைத்தனர். இரசாயனப் பண்டங்கள்மீது அதிகமான வரியை விதித்தனர். வருமான வரியை உயர்த்தி மேற்கூறிய வரிகளைத் தாழ்த்தியதால் ஏற்பட்ட இழப்பை அரசினர் ஈடுசெய்தனர். அரசியல் அமைப்பின் 16ஆம் மாறுதல்படி வருமானவரி சட்ட விரோதம் என்று நிராகரிக்கப் படவில்லை. ஜனநாயகக் கட்சி சுங்கவரிக் குறைப்பை வரவேற்றபோதிலும், இருமுறை இந்த வரிகளைக் குறைக்க முயற்சி செய்தபோதிலும், உயர்ந்த பாதுகாப்பு வரிகள் கணிசமான அளவு குறையவில்லை.

சுங்கவரிகளை அமெரிக்காவில் அரசாங்கம் செம்மையான முறையில் விதிக்கவில்லை. இவ் வரிகள் அரசியல் கட்சிகளுடைய பேரங்களுக்கு இலக்காயின. சுங்கவரிப் பிரச்சினையை வல்லுநர்கள் (experts) பரிசீலனைக்கு விடவேண்டுமென்ற உண்மையை அரசினர் உணர்ந்து, 1881-ல் சுங்கவரிக் குழு வையும் (Tariff Commission), 1909-ல் சுங்கவரிச் சபையையும் (Tariff Board) நிறுவினர். ஆனால், காங்கிரஸ் சபை இவை களுக்கு உண்மையான அதிகாரத்தையும் பொறுப்பையும் கொடுக்கவில்லை. சுங்கவரிக் குழுவை நீக்கிவிட்டனர். 1916-ல் ஒரு புதுச் சுங்கவரிக் குழுவை நியமித்து, அதைச் சுங்கவரிகள் பற்றிய அறிக்கை ஒன்றை அரசினருக்கு அளிக்குமாறு ஆணை யிட்டனர். ஆனால், இக் குழுவினர் செம்மையான முறையில் தம் பணிகளைச் செய்யாமல் பதவியில் இருந்த கட்சியின் கொள்கைக்கேற்றவாறு சிபார்சுகளைச் செய்தது.

முதல் உலகப் போர் முடிந்ததும் குடியரசுக் கட்சியினர் மீண்டும் பதவிக்கு வந்தனர். 1920-ல் சுங்கவரிகளை அரசினர்

மாற்றுவார்கள் என்று பலர் எதிர்பார்த்தனர். இரண்டு முக்கியமான நிகழ்ச்சிகள் ஏற்பட்டன. (1) போர்க்காலத்திய பொருளாதார வீக்கத்தைத் தொடர்ந்து விவசாயத் துறையில் பல தொல்லைகள் ஏற்பட்டன. (2) போர்க்காலத்தில் வளர்ந்த தொழில்கள் முன்னேறவேண்டுமென்று சிலர் பாதுகாப்பு வரிகளை வேண்டினர். இவர்கள் தேசிய முன்னேற்றத்திற்காக வாதாடினார்கள். விவசாயிகளுடைய தொல்லைகளை அகற்றுவதற்காகக் காங்கிரஸ் அங்கத்தினர்களை ஒரு சிறப்பான கூட்டத்திற்கு அழைத்து, 1921ஆம் ஆண்டு மே மாதம் 27ஆம் தேதி ஒரு சட்டத்தை இயற்றினார்கள். அதன்படி கோதுமை, தானியங்கள், கம்பளி, இறைச்சி முதலிய பண்டங்களின் இறக்குமதியைச் சுங்கவரிக்கு உட்படுத்தினர். அவசரமாக இயற்றிய இச் சட்டத்தை மீண்டும் ஒரு சட்டம் இயற்றும்வரை தாற்காலிகமாக வைத்துக்கொண்டனர். 1922-ல் போர்ட்னே-மக்கும்பர் (Fordney–McCumber Tariff) சுங்கவரிச் சட்டத்தை இயற்றினர். 1909-ல் இருந்த சுங்கவரிகளை மீண்டும் விதித்தனர். புதிய வரிகளையும் விதித்தனர். 1919ஆம் ஆண்டுச் சட்டத்தைவிட இச் சட்டம் தொழிலுக்கு அதிகமான பாதுகாப்பைக் கொடுத்தது. விவசாயமும் மிகுதியான பாதுகாப்பைப் பெற்றது. ஆனால், இந்தப் பாதுகாப்புத் தேவைப்படவில்லை. உயர்ந்த இறக்குமதி வரிகளை விதித்திருந்த போதிலும் விலைகள் படிப்படியாகக் குறைந்தன. கால்நடைகளின் விலைகள் உயரக்கூடாதென்று விவசாயிகள் வேண்டினர். ஆகையால், தோல்கள் இறக்குமதியைச் சுங்கவரிக்குட்படுத்தவில்லை. ஆனால், உற்பத்திப் பொருள்கள்மீது விவசாயப் பொருள்களைப் போலவே வரிகள் விதித்திருந்தனர். பட்டு, மற்ற ஆடைகள்போன்ற பண்டங்கள்மீது அதிகமான வரியை விதித்தனர்.

போர்க்காலத்தில் தோன்றிய புதிய தொழில்களைப் பாதுகாக்கும் நோக்கத்துடன் பல வரிகளை விதித்திருந்தனர். குறிப்பாக, இரசாயனத் தொழிலும் சாயத் தொழிலும் பாதுகாக்கப்பட்டன. இச் சட்டங்களை இயற்றும்பொழுது, ‘அமெரிக்காவின் அடக்கச் செலவிலும், மற்ற நாடுகளின் (பொருள் உற்பத்தி) அடக்கச் செலவிலும் உள்ள வேறுபாடுகளை நீக்க இச் சட்டங்களை இயற்றவேண்டுமெ’ன்று சிலர் கூறினர். அயல்நாட்டினர் போட்டியை அமெரிக்கா சமாளிக்க முடியாமற் போகலாம் என்று அஞ்சி, வரிகளை 50 சதவீதம் குறைக்கவோ அல்லது உயர்த்தவோ ஜனாதிபதிக்கு அதிகாரம் கொடுத்தனர். ஆனால், சுங்கவரிக் குழுவினரின் சிபார்சை

ஒட்டியே வரிகளை ஜனாதிபதி மாற்றலாம். சட்டம், தொழிலுக்கு அளித்த பாதுகாப்பும், ஜனாதிபதிக்குக் கொடுத்த அதிகாரமும் அதன் முக்கியமான அம்சங்களாகும்.

மேலும் படிக்கவேண்டிய நூல்கள்

எச். யு, ஃபாக்னர் (Faulkner, H. U.), 'The Decline of Laissez Faire', Chap. 3.

Twentieth Century Fund, 'Does Distribution Cost Too Much?' Chaps. 1–3.

ஜி. ஆர். டேலர், இ. எல். பெர்ட்டிஸ், எஃப். வி. வாக் (Taylor, G. R., Bertis, E. L. and Waugh, F. V.), 'Barriers to Internal Trade in Farm Products'.

பி. எம். ஜீஸ் (Zeis, P. M.), 'American Shipping Policy,' Chaps 1–11.

டாசிக், எஃப். டபிள்யு. (Taussig, F. W.), 'Tariff History of the United States' (7th Edn.), Part–II.

டீட்ரிச் எதெல் (Dietrich Ethel), 'World Trade,' Chaps. 1–6.

தமிழ் வெளியீட்டுக் கழகம்

சென்னை—9

இதுவரை வெளியிட்டுள்ள நூல்கள்

பொருளாதாரம்

	நூல்	ஆசிரியர்	ரூ.	பை.
*1.	பொருளாதாரம்—II	சி. வேலாயுதம்	9	00
2.	புதுமைப் பொருளாதாரக் கூறுகள் ...	டாக்டர் திருமதி ஆர். தாமரை ஜாட்சி	12	00
3.	பொருளாதாரம் ஓர் அறிமுகம்—I ...	தி. சி. மோகன்	12	00
4.	பொருளாதாரம் ஓர் அறிமுகம்—II ...	எம். ஏ. அபூர்வசாமி, பி. வி. ஸ்ரீநிவாசன்	10	75
5.	பொருளாதாரக் கோட்பாடு வளர்ந்த வரலாறு	க. முத்தையன்	7	00
*6.	பணவியலும் பாங்கியலும்—II ...	சி. வேலாயுதம்	11	50
7.	நவீன பாங்கு இயல்	க. வெற்றிவேல்	7	50
*8.	இந்தியச் செலாவணியும் பாங்குமுறையும்	பி. வி. ஸ்ரீநிவாசன்	5	50
*9.	அரசாங்க நிதி இயல்	அர. சேஷாசலம்	4	75
10.	இந்தியப் பொருளியல்—I	எம். பாலசுப்பிரமணியன் ...	10	00
11.	இந்தியப் பொருளியல்—II	எம். ஹார்துநாதன்	4	25
12.	நமது பொருளாதாரப் பிரச்சினை—I ...	சி. சுந்தரராஜன்	10	75
13.	நமது பொருளாதாரப் பிரச்சினை—II ...	எஸ். குழந்தைநாதன் ...	10	50
14.	இங்கிலாந்தின் பொருளாதார வரலாறு-I	கீ. சீ. இராமசாமி	6	00
15.	இங்கிலாந்தின் பொருளாதார வரலாறு-II	கீ. சீ. இராமசாமி	6	00
16.	அமெரிக்காவின் நவீன பொருளாதார வளர்ச்சி	தி. சி. மோகன்	5	00
17.	அமெரிக்கப் பொருளாதார வரலாறு—I ...	மு. க. சுப்பிரமணியம் ...	11	00

			ரூ.	பை.
18.	அரசாங்க நிதியியலின் பொருளாதாரம்—I	மா. குமாரசாமி	10	00
19.	இந்தியாவின் பொருளாதார வளர்ச்சி—I	தே. வேலப்பன்	10	00
20.	பணம் சிறு விளக்கம்	கோ. இராதாகிருஷ்ணன்	10	20
*21.	வணிக இயலின் தத்துவங்கள்	கு. ஆளுடைய பிள்ளை	9	50
22.	பத்தொன்பதாம் நூற்றாண்டில் கிரேட் பிரிட்டனில் தொழில், வாணிபப் புரட்சி	சு. ரா. கருப்பண்ணன்	11	00

வரலாறு

*23.	பிரிட்டன் வரலாறு—I	கி. ர. அனுமந்தன்	10	00
*24.	பிரிட்டன் வரலாறு—II	கி. ர. அனுமந்தன்	9	75
*25.	ஐரோப்பிய வரலாறு—I	டி. வி. சொக்கப்பா	4	50
26.	ஐரோப்பா—கடந்த ஐந்து நூற்றாண்டுக் காலச் சரித்திரம்	வை. விருத்தகிரீசன்	15	00
27.	இங்கிலாந்து வரலாறு—I	இரா. அண்ணாமலை	13	00
28.	இங்கிலாந்து வரலாறு—II	பா. மாணிக்கவேலு	13	00
29.	இங்கிலாந்தின் வரலாறு—I	க. த. திருநாவுக்கரசு	15	00
30.	இந்தியாவின் சிறப்பு வரலாறு—I	தி. வெ. குப்புசாமி	7	50

அரசியல்

*31.	இந்திய அரசியலமைப்பு	வீ. கண்ணையா	4	75
32.	அரசியலுக்கு ஓர் அறிமுகம்	டி. செல்லப்பா	8	50
33.	தற்கால அரசியல் அமைப்புகள்	மோ. வள்ளுவன் கிளாரன்சு	8	50
34.	பன்னாட்டு அரசியல்—I	திருமதி நார்ஜஹான் பாவா	16	00
35.	பொதுத்துறை ஆட்சி இயல்—I	வீ. கண்ணையா	9	00
36.	பொதுத்துறை ஆட்சி இயல்—II	அ. ஜெகதீசன்	7	25

உளவியல்

37. குழந்தை உளவியல்—I	கி. ர. அப்புள்ளாச்சாரி	8	00
38. குழந்தை உளவியல்—II	கி. ர. அப்புள்ளாச்சாரி	7	00
39. உட்கவர் மனம்	சி. ந. வைத்தீஸ்வரன்	7	00
40. இளையோர் உளவியல்—I	தி. இரா. அரங்கராசன்	12	00
41. இளையோர் உளவியல்—II	தி. இரா. அரங்கராசன்	9	00
42. சமூக உளவியல்	என். வேதமணி மானுவேல்	9	25
43. பிறழ்நிலை உளவியல்	அ. பெசன்ட் கிரீப்பர்ராஜ்	11	00
44. பித்தரின் உள்ளம்	அ. பெசன்ட் கிரீப்பர்ராஜ்	3	00

தத்துவம்

45. இந்து சமயத் தத்துவம்	ஞா. ராஜாபகதூர்	5	50

அறவியல்

46. அறிவியல்—ஓர் அறிமுகம்	கோ. மோ. காந்தி	8	50

அளவையியல்

47. அளவை இயல்—தொடக்க நூல்	கி. ர. அப்புள்ளாச்சாரி	2	50

மானிடவியல்

*48. மானிடவியல்	ம. சு. கோபாலகிருஷ்ணன்	4	75
49. பண்பாட்டுக் கோலங்கள்	கி. பூ. சுப்பிரமணியன்	5	50

சமூகவியல்

50. சமூகவியலின் அடிப்படைக் கோட்பாடுகள்	ஜெ. நாராயணன்	10	00

புவியியல்

*51, ஆசியா—I	கொ. சேஷ. நரசிம்மன்	9	50
*52. ஆசியா—II	கொ. சேஷ. நரசிம்மன்	8	75
*53. ஐரோப்பாக் கண்டத்தின் புவியியல்	ஏ. எஸ். நாராயணன்	8	50

*54. வட. அமெரிக்கா	குமாரி இரா. அலமேலு	8	25
*55. தென் கண்டங்கள்—ஆஸ்திரேலியா	திருமதி எச். நியூமன்	4	00
*56. புவிப்புறவியல்—II	நா. அனந்தபத்மநாபன்	6	00
*57. செய்முறைப் புவியியல்	சு. ஜெயச்சந்திரன்	9	00
*58. மக்கட் பரப்பியல்	வி. எஸ். அனந்தபத்மநாபன்	6	25
*59. சமுத்திரவியல்	கோ. இராமசாமி	6	50
60. காலநிலை இயல்—I	கொ. சேஷ நரசிம்மன்	10	00
61. வளியியலுக்கு ஓர் அறிமுகம்	கோ. இராமசாமி	11	00
*62. புவி அமைப்பு இயல்	சி. விசுவநாதன்	4	75
புள்ளியியல்			
*63. புள்ளியியல்—அறிமுகம்	சு. வைத்தியநாதன்	10	00
64. புள்ளியியல் முறைகள்—I	கோ. சண்முகசுந்தரம்	10	00
65. நம்மைச் சுற்றியுள்ள பேரண்டம்	தி. வி. லட்சுமிநரசிம்மன்	6	50
விலங்கியல்			
*66. விலங்கியல்	பெ. மா. அண்ணாமலை, இரா. முருகேசன்	12	00
பௌதிகவியல்			
67. ஒளி நூல்	ச. சம்பத்து	10	00
பொது நூல்கள்			
68. மகாத்மா காந்தி	சரஸ்வதி தங்கையன்	3	25
69. இந்தியாவில் குடியானவர் வாழ்க்கை	எஸ். இலட்சுமி	3	50
70. விவசாயப் புரட்சி	வி. கார்த்திகேயன்	8	00
71. சேமக் கை-நூல்	ஆ. சுப்பிரமணியன்	2	50
*72. நீரிழிவு—க்ஷயரோகம்	ஜி. வேங்கடசாமி, ஏ. கதிரேசன்	2	50

* மூலநூல் (Original Book)